№ 10 WARSZAWA, PAŹDZIERNIK 1927 r. ROK VI.



ILUSTROWANE CZASOPISMO SPORTOWO-TECHNICZNE
ORGAN AUTOMOBILKLUBU POLSKI ORAZ KLUBÓW AFILJOWANYCH

REVUE SPORTIVE ET TECHNIQUE DE L'AUTOMOBILE
ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE POLOGNE ET DES CLUBS AFILIÉS

WYCHODZI RAZ W MIESIĄCU

REDAKCJA: UL. OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05 (AUTOMOBILKLUB)
REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD GODZINY 2 DO 3

ADMINISTRACJA: OSSOLIŃSKICH 6 — TELEFON 287-05 (OTWARTA CODZIENNIE OD 11 DO 4)
KONTO CZEKOWE P. K. O. 1648

FILJA W KATOWICACH: UL. KONOPNICKIEJ 5, TEL. 24-30 „AUTO"

REDAKTOR: **INŻ. R. MORSZTYN** WYDAWCA: **AUTOMOBILKLUB POLSKI**

PRENUMERATA:

Rocznie	24 zł.
Kwartalnie	6 zł.
Zagranicą	32 zł.

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16
2 i 3-cia okładka za tekstem	240	140	85	50	30
4 okł. przed tekstem i w tekście	300	180	100	60	40
Wklejka	360	210	—	—	—

Ogłoszenia kolorowe 50% drożej za jeden kolor.
Ogłoszenia zawierające tabele, bilansy — 50% drożej.
Fotografje i klisze na rachunek klijenta.



Ś. p. STANISŁAW GRODZKI,

b. Prezes Automobilklubu Polski, zmarł dnia 24-go października 1927 r.

Ś. p. STANISŁAW GRODZKI

W dniu 24 b. m., po krótkich cierpieniach, zmarł ś. p. Stanisław Grodzki, długoletni b. prezes Automobilklubu Polski. Zmarły należał do gromadki najstarszych automobilistów w Polsce i był pierwszym pionierem automobilizmu na terenie b. Kongresówki. Urodzony w r. 1866, ś. p. Stanisław Grodzki kształcił się zagranicą i stąd wyniósł zamiłowanie do techniki i wiarę w postęp, dokonany przy pomocy maszyn. Objąwszy po ojcu swym znany w Warszawie dom rolniczo-handlowy, postawił go na wysokim poziomie, uzyskując reprezentacje pierwszorzędnych zagranicznych fabryk maszyn rolniczych. Gdy tylko samochód został oddany do użytku publicznego, ś. p. Stanisław Grodzki pierwszy w Polsce sprowadza sobie już w 1897 r. $3^1/_2$-konny wózek Peugeot'a i w tymże roku odbywa na nim podróż do Paryża, t. j., jak na epokę, dokonywa niezwykłego wprost czynu sportowego. Od tej pory ś. p. Stanisław Grodzki należy do najzapaleńszych automobilistów polskich, śledząc dokładnie postępy automobilizmu i sprowadzając sobie zawsze najnowsze modele szybko ulepszającego się w tym czasie samochodu. Gdy zostało założone Towarzystwo Automobilistów Król. Polskiego, ś. p. Stanisław Grodzki w 1910 r., t. j. w rok po jego powstaniu, zapisuje się na członka i czynnie współpracuje nad rozwinięciem tej pierwszej w Polsce placówki automobilizmu. Po wojnie, po przekształceniu się Towarzystwa Automobilistów w Automobilklub Polski, ś. p. Stanisław Grodzki jeszcze czynniej zajmuje się rozwojem młodej instytucji. Powołany w r. 1921 na Sekretarza Generalnego A. P., ś. p. Stanisław Grodzki organizuje biuro A. P. i nawiązuje bliskie stosunki z klubami zagranicznymi. Jego wyłączną zasługą jest zbliżenie się nasze do klubów, wchodzącyych w skład Międzynarodowego Związku A. Klubów Uznanych, zwłaszcza zaś do Automobilklubu Francji. Jednocześnie ś. p. Stanisław Grodzki nawiązuje bliski kontakt z władzami krajowemi, z Ministerstwem Robót Publ., Min. Spraw Wewnętrznych i Min. Skarbu i służy tym urzędom nieraz cenną radą i spostrzeżeniem przy wydawaniu w tym czasie przez nich różnych przepisów i rozporządzeń, normujących ruch oraz przejazd zagranicę. Zasługi, położone dla A. P. na stanowisku Sekretarza Generalnego, postawiły ś. p. Stanisława Grodzkiego w rzędzie kandydatów na Prezesa A. P. i na stanowisko to zostaje On jednogłośnie wybranym w r. 1923. Na wysokiem tem stanowisku ś. p. Stanisław Grodzki w dalszym ciągu rozwija działalność A. P., kładąc specjalny nacisk na stosunki nasze z zagranicą, i w tym celu odbywa kilka podróży, w których jeszcze bardziej zacieśnia węzły przyjaźni, łączące nas z klubami zagranicznymi; jednocześnie zawiązuje On bliskie stosunki z klubami automobilowymi prowincjonalnymi, które doprowadzają do zawarcia z nimi szeregu umów afiljacyjnych. Autorytet i doświadczenie, jakie posiadał ś. p. Stanisław Grodzki w sprawach automobilizmu, sprawiły, iż władze nasze coraz częściej zwracały się do A. P. z prośbą o wyrażenie zdania i opinji o nowych zarządzeniach. Między innymi zmarły Prezes czynnie współdziałał w pracach Wydz. Ruchu Kołowego Komisarjatu Rządu nad uregulowaniem ruchu kołowego w Warszawie. Jego też inicjatywie zawdzięczamy wydanie szeregu map automobilowych Polski. Na stanowisku Prezesa A. P. pozostawał ś. p. Stanisław Grodzki do 31 sierpnia r. b., w którym to dniu zgłosił On swą rezygnację, z niezmiernym żalem wszystkich członków A. P., umiejących docenić niezwykle pożyteczną działalność swego Prezesa. W niedługim potem czasie ś. p. Stanisław Grodzki miał zamknąć oczy na wieki.

Zmarłego cechowały niezwykłe wprost zalety charakteru. Prawość aż do przesady, jasny i szeroki umysł, niezwykła uczynność i pracowitość, a nadewszystko wyjątkowe w dzisiejszych czasach dobre wychowanie i wytworność jednały Mu wszystkich i na stanowisku Prezesa instytucji towarzysko-reprezentacyjnej czyniły z Niego człowieka niezastąpionego, co ujawniło się zwłaszcza w stosunkach z klubami zagranicznymi, w których liczył On tyluż przyjaciół, co i w kraju. Dla uczczenia przeto zasług i zalet Jego charakteru ś. p. Stanisław Grodzki został wybrany w r. 1923 na dożywotniego członka honorowego A. P.

Ze śmiercią ś. p. Stanisława Grodzkiego ubywa Polsce prawdziwy „Europejczyk". Automobilizm polski przez śmierć Jego ponosi niepowetowaną stratę, zaś Automobilklub Polski zostaje pogrążony w głębokiej żałobie.

Automobilista poza prawem

„JEŻELI Francja nie zginęła w straszliwych latach 1914—1918, to zawdzięcza to ona swemu przemysłowi samochodowemu. Powiedzenie to nie jest zdaniem dla efektu, nie jest ono również wyrażeniem jakiegoś nowego poglądu. Przytaczam tu fakt uznany przez świat cały, a protestuję jedynie przeciw zapomnieniu, w którem zostało ono już pogrążone.

Gdy we wrześniu 1914 r. minister wojny zwołał przedstawicieli naszych wielkich fabryk samochodowych i oświadczył im mniej więcej, co następuje: „Otóż, Panowie... nie przewidzieliśmy... Armja nasza nie ma już amunicji... Potrzeba nam jej natychmiast. Jedynie wasze fabryki są zdolne nam jej dostarczyć, a to dzięki potędze ich urządzeń i doskonałości waszych robotników...“—wszyscy przedstawiciele naszego przemysłu odpowiedzieli, że zaprzestaną natychmiast fabrykacji samochodów, a poświęcą się wyłącznie fabrykacji amunicji.

Gdyby nie było francuskiego przemysłu samochodowego, to wobec faktu, że żaden inny przemysł nie posiadał wówczas odpowiednich środków produkcji, bylibyśmy zgubieni i zmuszeni poddać się w trzy tygodnie później nieprzyjacielowi. Talent wodzów jest tylko śmieszną blagą, gdy niema czem nabić armat.

Ten doniosły fakt szybko uleciał z pamięci Francuzów. Na podziękowanie przemysłowcom, Państwo zabrało im za pośrednictwem swego fiskusa 75% majątku... Zaś poszczególne rządy nasze zamiast otoczyć samochód wdzięcznym zachwytem za uratowanie kraju, za dobrobyt ekonomiczny, który on mu daje, obarczyły go wszelkimi możliwymi ciężarami. Rodzaj kastowej nienawiści otacza wszystko, co jest pojazdem mechanicznym, zarówno samochód turystyczny, jak motocykl, a nawet wóz ciężarowy. Samochód jest zabawką ludzi bogatych! Niech bogacze płacą za rozrywkę!...

W Stanach Zjednoczonych postarano się uprzystępnić wszystkim samochód, a Ford pisze: „Nie dlatego posiadamy dużo samochodów, że jesteśmy bogaci, ale dlatego jesteśmy bogaci, że mamy dużo samochodów“. Tę prawdę należałoby wypisać wielkiemi zgłoskami w głębi hemicyklu naszej Izby Deputowanych.

W podzięce samochodowi za dobrodziejstwa, jakiemi obdarzył on kraj nasz, nie potrudzono się nawet, aby dać mu odpowiednie przepisy drogowe. Pod tym względem pozostawiono go w anarchji. Słynny „Code de la Route“, taki słabiuteńki i niewystarczający, nigdy nie jest stosowanym. Woźnica i furjat przy sterze są panami dróg — i, oczywiście, panami wojującymi. W Paryżu pojazdy zakreślają według swej fantazji zygzaki we wszystkich kierunkach, a policja umie jedynie zamykać lub otwierać im przejazd, — posuwać się zaś można jedynie przy pomocy fortelu lub klaxona.

Cóż dziwnego wobec tego, że gdy jedynemi władzami, które mają posłuch, są „egoizm i fantazja“ wypadki na przestrzeni całego kraju są niezwykle liczne. Sądy są przepełnione nagromadzonemi sprawami. Należy z tem jednak skończyć. Ministerstwo Sprawiedliwości wskazało sędziom swym sposób uproszczenia sprawy — skazywać zawsze automobilistę i słono go karać. Wyroki, ferowane od osiemnastu miesięcy, dowodzą, że wskazówki ministerstwa zostały zrozumiane. I obecnie automobilista na zasadzie rozporządzenia Rady ministrów, co dowodzi, iż pogląd ten podzielają wszystkie szczeble władzy, zgóry jest uważany za winnego.

W ten sposób automobilista wyjęty jest z pod prawa. Czemu przeczyć rzeczy oczywistej? Gdy prokurator oskarża osobnika o kradzież, to sąd uważa podsądnego za niewinnego dotąd, dopóki prokurator nie da mu niezbitych dowodów winy. Gdy natomiast automobilista wezwany jest przed kratkę, prokurator nie ma potrzeby udowadniać sądowi, że jest to kryminalista — automobilista jest kryminalistą z zawodu, kryminalistą z racji swej różowej karty (pozwolenia jazdy — przyp. red.). Nie ma potrzeby udowadniania jego winy, to on właśnie winien przekonać sąd o swej niewinności!

Czyż każdy z nas, właścicieli samochodów, nie posiada przyjaciela pomiędzy senatorami lub posłami, któremu mógłby przypomnieć, że jest to monstrualne niezrozumienie i swoisty sposób okazywania wdzięczności? Czyż żądamy bowiem dla samochodu jakich przywilejów? Nie — żądamy surowych przepisów, ale dla wszystkich korzystających z dróg i ulic, dla wszystkich bez wyjątku, ktoby to nie był. I przepisów sankcjonowanych przez sędziów, którzy sądzą według swego sumienia, a nie według swej nienawiści“.

Silny ten artykuł pod tytułem „Nędza automobilisty francuskiego“ p. Baudry de Saunier, redaktora miesięcznika „Omnia“, przytaczam tu w całości. Zamieńmy w nim bowiem słowo „Francja“ na słowo „Polska“ i odrzućmy ustęp o przemyśle samochodowym, a będziemy mieli artykuł aktualny, wysoce aktualny dla naszych również stosunków. I u nas automobilista z reguły jest poza prawem. Wszystkie władze, od posterunkowego na ulicy począwszy, a na sędziach sądu apelacyjnego skończywszy, wszystkie uważają z zasady automobilistę za winnego. W kraju, gdzie swawola woźniców i przechodniów jest dobrotliwie tolerowaną i przybiera formy niebezpiecznej już orgji, automobilista jest kopciuszkiem, jest tym „soufre douleur'em“, który za wszystkich i za wszystko odpowiada. Wszystkie wypadki i uszkodzenia można i trzeba na niego zwalić — a więc niech on płaci — płaci za wszystko, on bogacz — niech płaci i za przejazd przez dziurawy most i śmierdzące miasteczko, i za zniszczenie bruków magistrackich, i za luksus, jakim kłuje w oczy magistrackie sans-culotty, i za przejechane na szosie prosiaki, i sto razy dziennie za nieodgadnięcie woli i niezrozumienie opętanych ruchów fantazjujących na rogach ulic policjantów. A nadewszystko niech płaci za każdy wypadek, bo on jest zawsze winny z racji swej zielonej książeczki!

A przepisy drogowe — rozporządzenie z 6 lipca 1922 roku? Jeżeli „Code de la Route“ p. Baudry de Saunier nazywa słabiutkim i niewystarczającym — to cóż powiedzieć o naszem osławionem rozporządzeniu z 6 lipca? Stek nieżyciowych niedorzeczności! Ale mniejsza z tem, tylko dlaczego jedynie automobilista stosować się musi do obowiązujących go przepisów? Czemu wszystkie inne pojazdy (a tych jest w Polsce jeszcze przygniatająca większość) nie potrzebuje stosować się do przepisów i nigdy za to nie odpowiada? Ach, tak — tamci nie są bogaczami — więc nie należy być dla nich surowym i wymagającym. Niech bogacze tylko się pilnują! Na nich zwrócone są baczne oczy policji, dla nich surowe werdykty i słone osądy. Bogacze są zawsze wszystkiemu winni, są urodzonymi kryminalistami!

Tak — oto nasze swoiste połączenie pojęć: automobilista—bogacz i kryminalista... A pamiętnik Forda jest podobno szeroko czytany w Polsce...

Grand Prix Anglji



Obrazki z Grand Prix Anglji.

U góry: dwa Delage Bourlier'a i Benoist'a — prowadzą, za nimi w grupie trzy Bugatti.

U dołu: Campbell (Bugatti), za nim Bourlier, Materassi i Benoist.

DRUGI z kolei wyścig o Grand Prix Królewsk. Automobilklubu Anglji, zorganizowany na torze autodromu Brookland pod Londynem w dniu 1 października, zapowiadał się jako najświetniejsza z wielkich imprez sportowych sezonu. Miał on dać pole do konkurencji dla wszystkich niemal fabryk samochodowych, budujących półtoralitrowe wyścigówki, gdyż oprócz maszyn Delage i Bugatti zgłoszone były do biegu samochody fabryki Talbot, pragnącej zrewanżować się za porażkę w Grand Prix Francji, zgłoszone były dalej wozy angielskich marek Alvis i Thomas, zapisany był zwycięsca z Indianapolis George Souders na sam. Duesenberg i nakoniec, co było największą sensacją, włoska fabryka Fiat miała w wyścigu tym zmierzyć swe siły z całą tą groźną konkurencją międzynarodową, po 3-ch latach nieobecności na torach wyścigowych.

Niestety nie było sądzone, ażeby autodrom Brookland ujrzał tą gigantyczną batalję przedstawicieli przemysłu samochodowego Francji, Anglji, Włoch i Ameryki. Zapisać wozy do biegu, to jeszcze nie znaczy — stanąć do startu. To też już na kilka tygodni przed terminem zawodów zaczęły krążyć głuche wieści, że Talbot nie stanie do biegu, które w końcu znalazły oficjalne potwierdzenie. Później Souders po niepowodzeniach w Monza (o czem pisaliśmy w poprzednim numerze) zapakował manatki i odpłynął do swej ojczyzny. Fiat ze swej strony zredukował z początku ekipę z trzech samochodów na dwa, a w końcu i tych dwóch wcale nie wysłał do Anglji. Tym sposobem na starcie wy-

ścigu stanęło tylko 11 samochodów marek Bugatti, Delage i Thomas, gdyż Alvis również wycofał się z konkurencji w ostatniej chwili.

Tak „zredukowany" wyścig rozegrany został na przestrzeni 526 klm. 250 m. w 125 okrążeniach toru. Ponieważ bieg urządzono z konieczności na torze autodromu, gdyż w Anglji zabronione są wyścigi na szosach, przeto, aby go choć trochę upodobnić do zawodów szosowych, poustawiano na poprzek toru przeszkody z piasku, których omijanie imitowało zakręty normalnej drogi.

Pod ulewnym deszczem (gdzieżby się bez niego mogło obyć, a tembardziej w Anglji) wyruszyli ze startu następujący współzawodnicy: Benoist (Delage), Bourlier (Delage), Divo (Delage), Materassi (Bugatti), Conelli (Bugatti), Chiron (Bugatti), Eyston (Bugatti), Campbell (Bugatti), Ghica (Bugatti), Scott (Thomas), Purdy (Thomas).

W pierwszem okrążeniu na czele przechodzi Conelli, za którym idą Bourlier, Campbell, Eyston, Divo, Benoist etc. Jednak już w trzeciem okrążeniu szybkie samochody Delage wychodzą na pierwsze miejsca. Pierwszy jest Bourlier, drugi Divo, trzeci Benoist, dalej dopiero Chiron, Materassi i Campbell.

Później na czołowe miejsce wychodzi Divo, pokrywając pierwsze dziesięć okrążeń z szybkością średnią 137,7 klm./g.

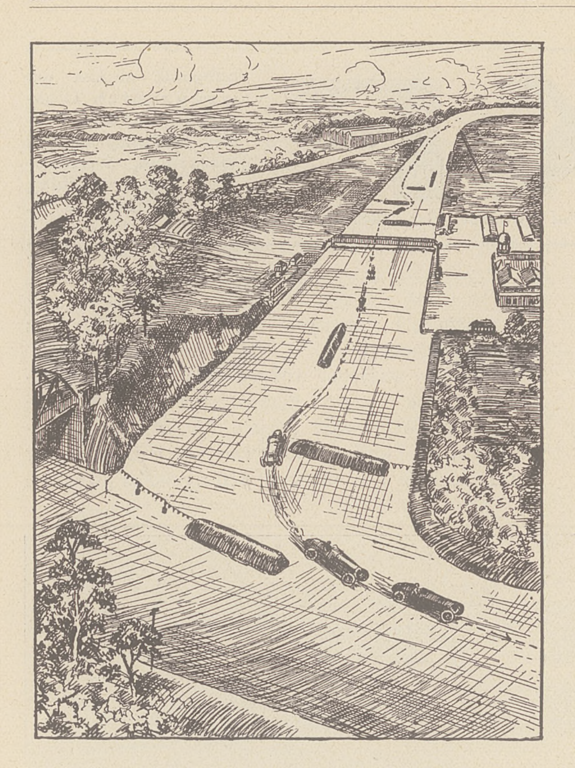
Sytuacja trwa bez zmiany aż do czterdziestego okrążenia, w którem Divo zatrzymuje się dla wymiany wszystkich kół. Na czoło wychodzi Bourlier.

Do tej chwili wycofali się już Scott, Purdy i Eyston, a wkrótce potem odpada Rumun Ghica, któremu złamał się wał kardanowy.

Mniej więcej w połowie wyścigu Conelli zatrzymuje się, skutkiem zbraknięcia benzyny na przeciwległym końcu toru, i musi pchać samochód na przestrzeni około dwóch kilometrów aż do punktu zaopatrzenia. Czynność ta zabrała mu dużo czasu i sił, to też po napełnieniu zbiorników za kierownicą jego wozu zasiadł Williams.

Kolejno wszystkie wozy zatrzymują się dla odnowienia zapasu benzyny. Benoist czyni to najszybciej i wychodzi na pierwsze miejsce. Ale już wkrótce wymija go Divo i obejmuje kierownictwo. Benoist walczy jednak zaciekle i w okrążeniu 110 wychodzi ponownie

Poszczególne fazy Grand Prix Anglji. Górna: Materassi na Bugatti, za nim Bourlier (Delage), Campbell (Bugatti), Eyston (Bugatti) i Divo (Delage); środkowa: Eyston i Purdy na Thomas Special (na pierwszym planie), u dołu: Divo (Delage), ks. Ghica (Bugatti), Bourlier i Eyston.



Ogólny widok linji prostej autodromu Brookland w czasie wyścigu.

na pierwsze miejsce, pociągając za sobą na drugie Bourliera. Ta kolejność pozostaje już bez zmiany aż do końca. Ostateczny rezultat wyścigu przedstawia się jak następuje:

1. Benoist (Delage) przebył 526 klm. w 3 g. 49 m. 14 s., szybkość średnia na godzinę 137,7 klm. 2. Bourlier (Delage) w 3 g. 49 m. 21 s.; 3. Divo (Delage) w 3 g. 52 m. 20 s.; 4. Chiron (Bugatti); 5. Materassi (Bugatti); 6. Williams (Bugatti).

Robert Benoist wygrał w ten sposób czwartą z kolei Wielką Nagrodę europejską. Po zwycięstwach w Grand Prix Francji, Grand Prix Hiszpanji i Grand Prix Europy zdobył on Grand Prix Anglji, wykazując swą zdecydowaną wyższość nad resztą kierowców wyścigowych.

Niemniej zdecydowaną jest przewaga samochodów Delage, którym przypadły wszystkie powyższe trofea. Przez swe wielkie zwycięstwa fabryka Delage zdobyła tegoroczne Mistrzostwo Świata i zdobyła je naprawdę zasłużenie, gdyż zbudowane przez nią samochody wyścigowe stanowią prawdziwą rewelację. Ośmiocylindrowe półtoralitrówki Delage są nietylko niezmiernie szybkie, ale również są zdumiewająco wytrzymałe. Kierowcy tych wozów nie byli zmuszeni w żadnym wyścigu do jakichkolwiek reperacji. Wielki konstruktor Ludwik Delage, otrzymując Mistrzostwo Świata wynagrodzony został za swe kreacje, które przejdą niewątpliwie do historji zawodów automobilowych.

Mak.

MARJAN KRYNICKI

Rally Paper

NA ZAKOŃCZENIE niezmiernie udanego sezonu sportowego mieliśmy jeszcze jedną udaną imprezę. Rally Paper, zorganizowana przez Automobilklub Polski w niedzielę 2 października, odniosła sukces niemniejszy, niż najwspanialsze tegoroczne konkursy, a jak na zawody, będące raczej zabawą towarzyską, przyniosła nadspodziewanie ciekawe wyniki sportowe i nawet techniczne.

Jest to w całej pełni zasługą dzielnego lisa... to jest chciałem powiedzieć komandora, p. Tuszyńskiego. Wybrana przez niego trasa mogłaby zadowolnić nawet Anglików, którzy lubują się w konkursach, urządzanych na złych drogach, a nawet wogóle z pominięciem dróg i uchodzą za mistrzów w tej dziedzinie. Trasa Rally Paper zawierała w sobie wszystkie chyba okropności dróg podwarszawskich, wszystkie rodzaje „kocich łbów", wszystkie systemy wybojów, bogaty asortyment mostków, sterczących nad powierzchnią drogi, a nie zabrakło nawet przejazdu przez szczery piasek, w którym samochody grzęzły po osie.

Mylenie drogi wykonał p. Tuszyński z prawdziwą maestrją. Pierwszorzędnym dowcipem było wysypanie papierkami prostej drogi do Jabłonny na przestrzeni około piętnastu kilometrów, podczas gdy już jakieś dwa kilometry za startem trzeba było skręcić na mało odznaczającą się, boczną, trzeciorzędną szosę. Druga taka pułapka czekała na współzawodników koło Strugi, gdzie niektórzy nadłożyli po kilkanaście kilometrów, podczas gdy droga szła prosto, jak strzelił. Poprzez Radzymin, Jadów i Wyszków trasa jazdy prowadziła dalej do Pułtuska, gdzie lis ukrył się w norze, nad którą widniał, pociągający wygłodniałych pościgiem automobilistów, szyld z napisem: „Restauracja".

Pogoda dopisała w całej pełni, to też humory były świetne. Jedna tylko rzecz nie dopisała, a mianowicie liczba uczestników imprezy. Dwadzieścia kilka maszyn na starcie tak emocjonującego, a przytem stosunkowo łatwego konkursu, to, jak na wielką Warszawę, stanowczo zamało. Zawody w rodzaju Rally Paper są przecież przeznaczone głównie dla tych automobilistów, którzy nie mają możności, czy też odwagi, stanąć do wielkich raidów i wyścigów, a takich z pewnością znalazłoby się wielu. Nie biorąc udziału w Rally Paper, ominęli oni okazję użycia wielu prawdziwych emocji sportowych przez swoją gnuśność i ospałość, za którą powinni mocno się rumienić.

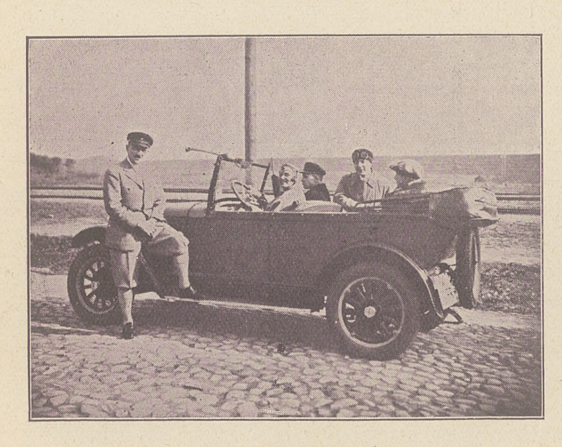
Jak zwyczaj każe, nagrody za złapanie lisa przyznane zostały oddzielnie w grupie pań i w grupie panów. Z pośród współzawodniczek najlepszy czas na dystansie Rally, wynoszącym około 120 klm., osiągnęła pani Gebethnerowa na małym samochodzie Tatra. Jechała ona 2 godziny 16 minut 30 sek., wyprzedzając wszystkie swe przeciwniczki, pomimo że miały one znacznie silniejsze wozy. Jaka szkoda, że pani Gebethnerowa nie brała udziału w ostatnim raidzie pań! Łatwość, z jaką sympatyczna automobilistka wygrała Rally Paper, bijąc takie gwiazdy, jak panie: Marjańska, Marchlewska i de Lavaux, pozwala przypuszczać, że i na raidzie pań stanowiłaby ona niezmiernie groźną konkurentkę.



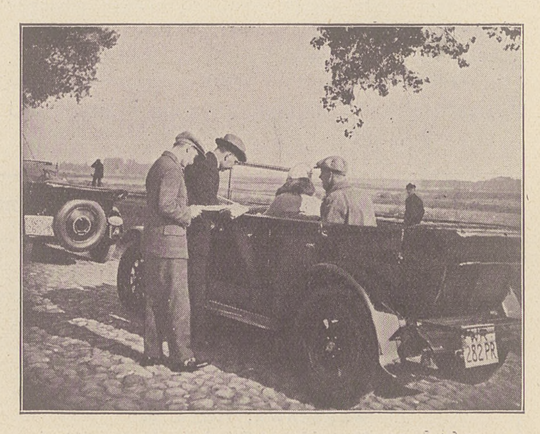
Uczestnicy Rally Paper.

W kategorji panów zwyciężył Froelich na samochodzie Chrysler w czasie 2 g. 12 m. 15 s., a więc z szybkością blisko 60 klm./g., wykazującą dobitnie wysoką wartość maszyny i klasę kierowcy. Dalsze dwa miejsca przypadły samochodom Steyr i Tatra o małym litrażu, które w rękach wybitnych kierowców, Boguckiego i Koziańskiego, osiągnęły czasy niewiele gorsze od zwycięscy. Ładnie się również sprawił mały Mathis Szczerbińskiego, klasyfikując się na czwartem miejscu. W ogonie szereg maszyn o dużym litrażu, które zbyt wiele czasu straciły na błądzenie, lub też skutkiem defektów gumowych.

Mimo, że Rally Paper, jako konkurs będący raczej zabawą towarzyską, nie nadaje się do wyciągania wniosków technicznych, to jednak pewien szczegół jest tak frapujący, że muszę nań zwrócić uwagę. Każdy mianowicie przyzna, że ta jazda po śladach była niezaprzeczonym triumfem samochodów o łamanych osiach. Pierwsze miejsce w kategorji pań zdobyła mała Tatra o łamanej tylnej osi, a w kategorji panów drugie miejsce uzyskał Steyr, typ XII, posiadający identyczną konstrukcję, trzecie zaś miejsce znów mała Tatra. Przytem zaznaczyć muszę, że wynik w kategorji panów wyglądałby nieco inaczej, gdyby nie pech pp. Boguckiego i Koziańskiego. Pierwszy



Rally Paper. Pani Marja de Lavaux na samochodzie Overland-Whippet.



Rally Paper. Pan Wachowski zapisuje przed odjazdem liczbę kilometrów, przebytych przez samochody.

z nich stracił kilkanaście minut, błądząc po szosie Jabłonowskiej w poszukiwaniu prawdziwej drogi, a później jeszcze kilkakrotnie mylił kierunek, i mimo to potrafił przybyć do celu zaledwie w 45 sekund po zwycięscy. Koziańskiemu na wąskiej szosie pod Jadowem zatarasował drogę wóz chłopski tak, że stracił on tam około pięciu minut, co miałem możność stwierdzić, będąc jego pasażerem. Różnica zaś między Froelichem a Koziańskim wynosi niecałe trzy minuty.

Widzimy więc, że na złych drogach samochody z łamanemi osiami mają zdecydowaną wyższość nad maszynami normalnej konstrukcji. A na szosach podwarszawskich szczegół ten ma pierwszorzędne znaczenie.

Miłą niespodziankę sprawiło uczestnikom Rally Paper ukazanie się na starcie dwóch samochodów polskiej konstrukcji. Były to oczekiwane oddawna półtoratonowe podwozia ciężarowe, wypuszczone ostatnio przez fabrykę Ursus. Przy pobieżnem obejrzeniu widać, że w linji i wykonaniu nie ustępują one fabrykatom zagranicznym. Powrócimy jeszcze do szczegółów ich konstrukcji.



Ten, który się najwięcej śpieszył...



...i ten, który przyjechał ostatni.

UCZESTNICZKI RAIDU PAŃ
W KARYKATURZE

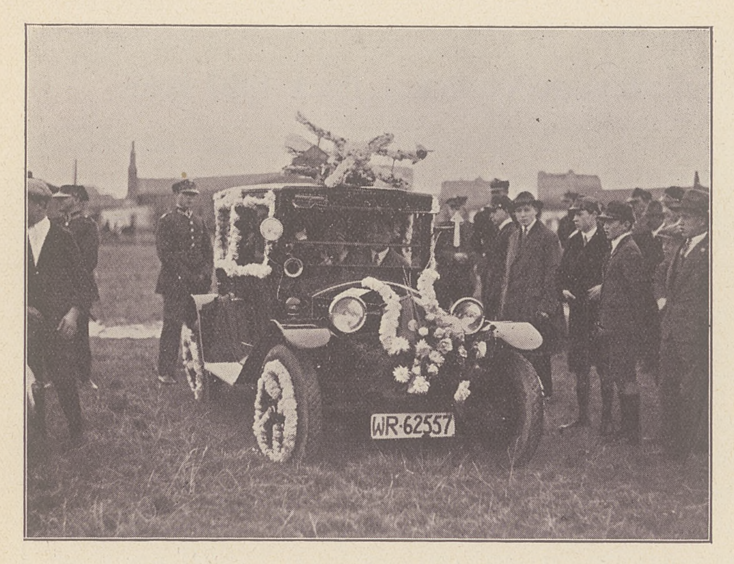


*1. Pani Irena Jabłońska. 2. Pani Nadzieja Marchlewska.
3. Dr. Zofja Sadowska. 4. Pani Janina Tuszyńska.
5. Pani Halina Regulska.*

KONKURS PIĘKNOŚCI SAMOCHODÓW

CHCIAŁOBY się zacząć:

„W łagodnej poświacie pięknego wrześniowego popołudnia, na tle złotej dekoracji polskiej jesieni połyskuje wzdłuż jednej z alej Skaryszewskiego parku długi wąż biorących udział w konkursie piękności samochodów...“



Sam. Tatra pięknie udekorowany.

Hispano-Suiza — co za linja, co za kształt, jaka proporcja!

Wielka, stukonna maszyna, prowadzona pewną dłonią wytrawnego kierowcy, zatrzymuje się przed gronem sędziów. Czarujący uśmiech spływa z ust siedzącej w głębi niewiasty. To pani Bormanowa. Zachwycone oczy publiczności z lubością obejmują wytworne kształty Hispano-Suizy, tak bardzo podobnej w swych powabach do rasowej, świadomej swego uroku, kobiety. Odczuwa się niemal zmysłową rozkosz, patrząc na jej szlachetną wydłużoną postawę, na wysmukłą, łagodnie zaokrągloną linję karoserji, na utrzymaną w każdym najmniejszym szczególe finezję... Chciałoby się poprostu dotknąć i gładzić ręką gładką emalję jej nadwozia, chrzęszczącą skórę jej wnętrza...

Oczy srogich znawców i krytyków urzędowych starają się wyzwolić z pod uroku tego piękna, starają się może nawet znaleść w tej maszynie jakiś, choć mały defekt, jakieś załamanie drobne linji, słowem, coś brzydkiego, nie licującego z całością... Szukają...

Napróżno!

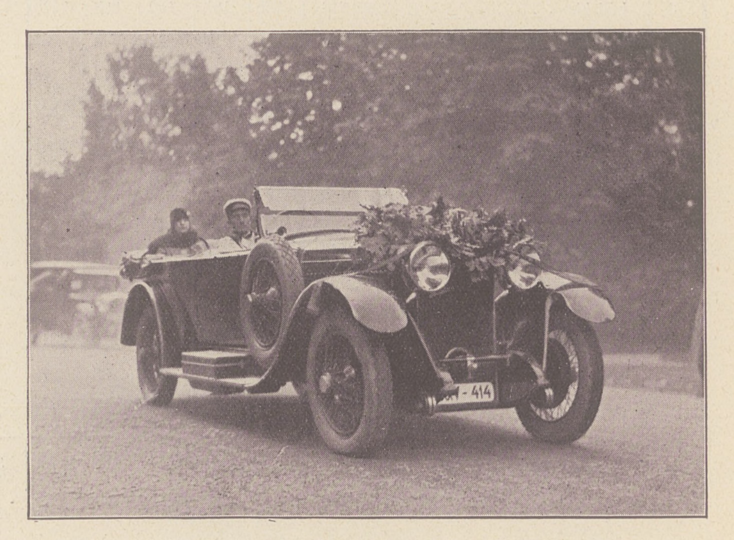
I w porę przychodzi refleksja:

„Łagodna poświata? Piękne wrześniowe popołudnie? Złota dekoracja polskiej jesieni?“ Ależ to bluff! Nic podobnego! Szaro jest, drobny, przykry deszcz zacina w oczy, zimno... Natomiast bluffem nie jest publiczność, urzędujący pod wielkiem drzewem aeropag sędziowski i, co najważniejsze... samochody. Jest ich dużo: pięćdziesiąt trzy.

Raz po raz z długiego szeregu strojnych maszyn odrywa się coraz to inna i staje pokornie przed gronem sędziów, wśród których rej wodzą pp. Bitschan i Kleszczyński. Signum temporis: sportsmen i poeta!

Przesuwają się przed oczyma maszyny, jak cenne klejnoty, różnych nazw i różnych kształtów: duże, małe, krótkie, długie, niskie, płaskie, przysadkowate, limuzyny i otwarte, sportowe. Co za bogactwo, co za różnorodność form, barw, linji, zalet i wdzięków! Śmigłe, jak jaskółki, Lancie, dostojne Lincolny, eleganckie Fiaty i jeszcze, jeszcze inne: Chryslery, Gräff Stiffty, Austro - Daimlery, Renaulty, Riley, Hispano-Suiza...

W tym momencie okrzyk uznania i aplauzu zrywa się mimowoli z ust publiczności.



Hispano Suiza.

Hispano - Suiza odpływa dumnie z przed oczu sędziów, w majestacie swej doskonałej urody, pewna zwycięstwa. I zwycięstwo to jest zupełne. Zostaje nagrodzona przez sędziów i jednogłośnie uznana przez publiczność za... najpiękniejszą.

Z długiego korowodu aut, które się poza tem przesuwają, odznaczone zostają jeszcze: Fiat p. March-

lewskiej, Riley, Lancia p. Grabowskiego, Austro-Daimler, wreszcie Chrysler (udekorowany chryzantemami i... siostrami Halama).

Na zakończenie barwny i błyszczący wąż samochodów wyciąga się w leniwych skrętach przez aleje parku Skaryszewskiego i przez most Poniatowskiego wpełza w... miasto.

Należy się organizatorom konkursu, to znaczy L. O. P. P. i Automobilklubowi wyrazić szczerą podziękę za dostarczenie amatorom sportu automobilowego tylu pięknych i emocjonujących wrażeń.

Xawery Glinka.

Wykaz taboru samochodowego w dniu 1 lipca 1927 roku.

Ministerstwo Robót Publicznych podaje do publicznej wiadomości poniższy wykaz taboru samochodowego (cywilnego) kursującego na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 1 lipca 1927 r.

№ porządkowy	WOJEWÓDZTWO	Liczba mieszkańców	ILOŚĆ SAMOCHODÓW					Ilość motocykli	Ilość innych pojazdów mechanicznych	Ogólna ilość pojazdów mechanicznych	Przyrost ogólnej ilości pojazdów w stos. do ilości w d. 1. I. 1927	Liczba mieszkańców przypadająca na 1 pojazd mechaniczny
			osobowych	dorożek	autobusów	ciężarowych	ogólna					
1	Białostockie	1.346.823	153	49	96	45	343	43	—	386	25,7%	3490
2	Kieleckie	2.611.395	521	98	148	204	971	138	8	1117	14,5%	2337
3	Krakowskie	2.052.233	788	192	103	307	1388	427	30	1845	11,5%	1112
4	Lubelskie	2.150.211	208	60	81	52	401	33	1	435	25,0%	4943
5	Lwowskie	2.799.062	607	336	51	212	1206	159	9	1374	25,0%	2037
6	Łódzkie	2.319.942	725	187	150	208	1270	124	4	1398	12,6%	1660
7	Nowogródzkie	848.616	43	15	31	8	97	7	—	104	18,2%	8159
8	Poleskie	907.165	41	17	10	10	78	11	—	89	12,7%	10192
9	Pomorskie	963.580	904	183	55	185	1327	425	15	1767	12,2%	545
10	Poznańskie	2.026.322	2532	345	88	303	3268	729	7	4004	10,9%	506
11	Śląskie	1.158.511	1364	73	58	536	2031	658	8	2697	5,9%	429
12	Stanisławowskie	1.388.792	154	34	23	23	234	44	2	280	18,6%	4960
13	Tarnopolskie	1.471.117	46	8	5	12	71	22	—	93	14,8%	15818
14	Warszawskie	2.175.799	793	99	247	225	1364	93	—	1457	21,2%	1493
15	Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę	964.644	1960	1529	13	810	4312	439	6	4757	13,9%	202
16	Wileńskie	1.002.429	92	97	49	38	276	19	—	295	12,6%	3398
17	Wołyńskie	1.480,784	77	29	27	18	151	32	—	183	13,0%	8092
	W całej Polsce	27.667.425	11006	3351	1235	3196	18788	3403	90	22281	13,4%	1241

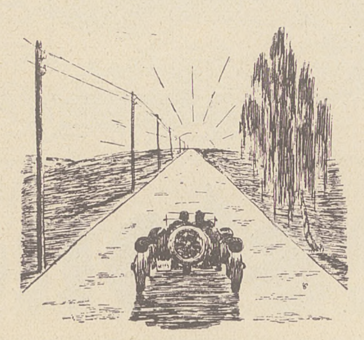
Mistrzostwa motocyklowe Polski

NARESZCIE, choć dopiero pod koniec sezonu, zrobił się ruch w sporcie motocyklowym. Kluby prowincjonalne urządziły ostatnio cały szereg bardzo udanych konkursów, a w niedzielę 9 października odbyły się pod Grudziądzem, zorganizowane przez tamtejszy klub na polecenie Polskiego Związku Motocyklowego, szosowe wyścigi o Mistrzostwo Polski, które przyniosły bardzo interesujące rezultaty.

Grudziądz posiada wogóle wielkie szanse stać się jednym z ośrodków polskiego sportu motocyklowego. Obwód szos, położony w pobliżu tego miasta, na którym urządzono Mistrzostwa, a niedawno, o czem pisaliśmy w poprzednim numerze, wyścigi rejonowe grudziądzkiego klubu, nadaje się znakomicie do odbywania biegów motocyklowych i ma przed sobą dużą przyszłość. Czworoboczny ten tor leży w bardzo malowniczej okolicy, szosy składające się nań są szerokie i posiadają dużo prostych, umożliwiających rozwijanie ogromnych szybkości. Wadą toru jest znaczna ilość zakrętów, obecnie zupełnie nieprzystosowanych do potrzeb wyścigowych, oraz zbyt gęste zadrzewienie, specjalnie przykro dające się odczuć na zakrętach. Jednakże bardzo małemi środkami możnaby tor grudziądzki doprowadzić do takiego stanu, że nietylko motocyklowe ale nawet samochodowe wyścigi mogłyby być na nim organizowane.

Wyścigi o Mistrzostwo Polski, które rozegrane zostały na przestrzeni 250 kilometrów w 25 okrążeniach toru, zgromadziły na starcie 24 motocyklistów z całej Polski oraz z Gdańska i Prus Wschodnich. Jeźdzcy zagraniczni nie konkurowali oczywiście do tytułów mistrzów kategorji, gdyż te mogły być przyznane tylko zawodnikom polskim.

Wyścig miał przebieg niezmiernie interesujący. Od startu wyrwał się na czoło doskonały jeździec Koszczyński z Poznania i prowadził przez pierwsze dwa okrążenia na swej małej maszynce Cotton 350 cm.³ Później jednak musiał się on zatrzymać dla drobnej reperacji, skutkiem czego wyminęli go Roehr na Ariel 500 cm.³, Bouvain na B. M. W. 750 cm.³ i Drews na Harley Dawidson 1000 cm.³ Roehr prowadził do szóstego okrążenia, w którem się wycofał, podczas, gdy Koszczyński ponownie wyszedł na czoło. W dziesiątem okrążeniu na pierwsze miejsce wychodzi Bouvain, drugi idzie Skierka na Triumph 1000 cm.³, a trzeci Koszczyński. Bouvain odpada w szesnastem okrążeniu, wobec czego pierwszą pozycję uzyskuje Skierka i prowadzi do okrążenia 22, gdzie Koszczyński wspaniałym zrywem zdobywa prowadzenie i pierwszy przychodzi do celu. Ogółem skończyło wyścig dziesięciu jeźdźców, klasyfikując się w poszczególnych kategorjach, jak następuje:



Kategorja 250 cm.³: 1. Rychter (P. K. M. — Warszawa) na motocyklu Puch w czasie 4 godz. 9 min. 50 sekund; 2. Siebert (D. M. C. — Gdańsk) na D. K. W. i Wegner (Union — Łódź) na B. S. A. zatrzymani w przedostatniem okrążeniu.

Kat. 350 cm.³: 1. Koszczyński (Unja — Poznań) na motocyklu Cotton w czasie 3 g. 14 m. 3 s., najlepszy czas dnia, szybkość średnia na godzinę 77 klm. 292 m.; 2. Kołaczkowski (A. Z. S. — Cieszyn) na Raleigh w 3 g. 40 m. 34 s.; 3. Schönborn (Union — Łódź) na B. S. A. w 3 g. 44 m. 18 s.

Kat. 500 cm.³: 1. Zwiezdowski (Union — Łódź) na motocyklu O. E. C. w czasie 4 g. 5 m. 5 s.

Kat. powyżej 500 cm.³: 1. Skierka (D. M. C. — Gdańsk) na motocyklu Triumph w czasie 3 g. 14 m. 30 s.; 2. Drews (D. M. C. — Gdańsk) na Harley Davidson w 3 g. 31 m. 30 s.; 3. Polański (A. Z. S. — Cieszyn) na Coventry w 4 g. 5 m. 13 s.

Koszczyński zachwycił wszystkich swą brawurową jazdą oraz pewnością, z jaką dążył do zwycięstwa, nie zrażając się żadną przeciwnością. Maszyna jego, zaopatrzona w silnik Blackburne, pracowała nienagannie.

Po wyniku Koszczyńskiego najpiękniejszym jest bezwątpienia rezultat Rychtera, który na małej maszynce Puch o pojemności zaledwie 175 cm.³ zwyciężył lekko swych przeciwników z kategorji 250 cm.³. Zadecydowała o tym wyniku klasa Rychtera, jak również bardzo regularna praca jego doskonałego motocykla.

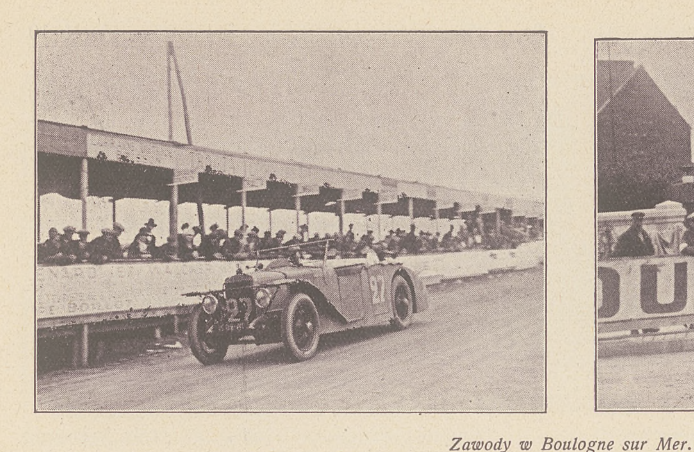
Z jeźdźców niemieckich najlepszy wynik uzyskał Skierka, którego jazda była bardzo spokojna i regularna. Drews miał kilka defektów, a gdyby nie to, wynik młodego jeźdźca, który zdumiał wszystkich swą techniką brania zakrętów, byłby z pewnością daleko lepszy. Świadczy o tem najdobitniej fakt, że Drews zrobił najlepsze okrążenie dnia w czasie 5 m. 40 s. z fenomenalną szybkością średnią 106 klm./g.

Poza tem jaknajlepsze wrażenie sprawili swoim pierwszym występem motocykliści z Cieszyna, a szczególniej Kołaczkowski, który w tak silnej konkurencji potrafił przybyć do celu na czwartem miejscu.

Mistrzostwo Polski zdobyli w poszczególnych katogorjach: Rychter w kat. 250 cm.³, Koszczyński w kat. 350 cm.³, Zwiezdowski w kat. 500 cm.³ i Polański w kat. ponad 500 cm.³ Zwycięscom wyścigów przyznano cały szereg nagród i odznaczeń. Między innemi nagrodę przechodnią Komisji Sportowej Automobilklubu Polski przeznaczoną dla klubu mistrza, który z pośród mistrzów wszystkich kategorji osiągnie najlepszy czas dnia, otrzymał Klub Unja w Poznaniu.

Organizacja wyścigów, za wyjątkiem kilku drobnych incydentów, wynikłych zresztą nie z winy organizatorów, stała całkowicie na wysokości zadania. Całość pozostawiła jaknajlepsze wrażenie.

Marjan Krynicki.





Zawody w Boulogne sur Mer.

Laly na Aries, zwycięsca w wyścigu o nagrodę im. G. Boillota.

Malcolm Campbell na Bugatti, zwycięsca w wyścigu lekkich samochodów.

Zawody w Boulogne sur Mer

JESIENNY meeting automobilowy w Boulogne sur Mer został w tym roku połączony z zawodami, zorganizowanemi w miejscowości Touquet—Paris—Plage i odbył się między 6 a 11 września. Program meetingu obejmował następujące imprezy: Zjazd gwiaździsty do Touquet, konkurs elegancji, próby szybkości i gymkhanę w tejże miejscowości oraz próby szybkości i dwa klasyczne wyścigi o Wielką Nagrodę dla lekkich samochodów i o Nagrodę Boillota, które urządzone zostały na szosie w Boulogne sur Mer.

W międzynarodowym zjeździe gwiaździstym do Touquet wzięło udział 37 współzawodników. Zwycięscą został Malaret, który przybył z Berlina na samochodzie Hotchkiss, otrzymując 54 punkty. Drugim był Cibie z Barcelony na Berliet, który otrzymał 52 punkty, trzecim Lampel z Nicei na Renault — 49,8 punktów, czwartą pani Bruce z John O'Groats na A. C.—49,7 punktów i piątą pani Versigny z Pau na Talbot — 49,2 punktów.

W krótkodystansowych zawodach szybkości, zorganizowanych zarówno w Touquet, jak i w Boulogne, wyróżnili się swemi wynikami następujący współzawodnicy: Goutte na Salmson, Pollack na Panhard Levassor, Lorthiois na Bugatti, Dore na Corre la Licorne, pani Scott na Bugatti i znany w Polsce kierowca niemiecki von Wentzel Mosau na Mercedes-Benz.

Dwie główne imprezy meetingu, wyścigi lekkich samochodów i handicap o Nagrodę Boillota, rozegrane zostały na torze szosowym w Boulogne o długości okrążenia 37,4 klm. Oba konkursy odbyły się pod ulewnym deszczem.

Na starcie wyścigów lekkich samochodów stanęło 25 maszyn trzy i czterokołowych. Po ożywionej walce między kierowcami angielskimi i francuskimi do celu przybył pierwszy znany rekordzista angielski Malcolm Campbell na półtoralitrowym samochodzie Bugatti. Ze względu na to, że tor był oślizgły od deszczu znaczna ilość współzawodników odpadła w czasie biegu, przyczem wydarzyło się kilka wypadków. Najpoważniejszy wypadek miał rumuński kierowca Ghica, który wywrócił się na zakręcie i złamał sobie kilka żeber.

Rezultaty wyścigów są w poszczególnych kategorjach następujące:

Grand Prix Boulogne dla lekkich samochodów. Kategorja 1500 cm.^{3} (dystans 448,5 klm.).

1. Malcolm Campbell (Bugatti) 4 g. 8 m. 41,2 s., szybkość średnia na godzinę 108 klm. 200 m.



Przed startem wyścigu o nagrodę im. G. Boillota.

2. Sabipa (Bugatti) 4 g. 12 m. 57, 4 s.

3. Eyston (Bugatti) 4 g. 12 m. 57,8 s.

Kategorja 1100 cm.^{3} (dystans 448,5 klm.).

1. Duray (Amilcar) 4 g. 24 m. 39,6 s., szybkość średnia na godzinę 101 klm. 660 m,

2. Casse (Salmson) 4 g. 34 m. 25 s.

3. Goutte (Salmson) 5 g. 0 m. 58 s.

W rozegranym jednocześnie wyścigu o Grand Prix Francuskiego Związku Motocyklowego zwyciężył w klasie samochodzików Martin na Amilcar z szybkością średnią 101,5 klm./g., a w klasie cyclecarów (trzykołówek) — Ego na D'Yrsan z szybkością średnią 74,4 klm./g.

Klasyczny handicap samochodów sportowych o nagrodę imienia G. Boillota zgromadził w tym roku bardzo ciekawą międzynarodową konkurencję. Startowało ogółem 17 maszyn. Formuła wyścigu została zmodyfikowana, a mianowicie zarzucono dotychczasowy system handicapu, obliczanego proporcjonalnie do litraży, a wprowadzono zato nowy system bardzo skomplikowany. Wyścig składał się z dwóch części: z przedbiegów, rozgrywanych w kategorjach i z finału, do którego weszli zwycięscy z przedbiegów. Dopiero w finale zastosowany został handicap, który obliczono, biorąc pod uwagę nietylko różnorodność litraży konkurujących wozów, ale i szybkość oraz regularność jazdy wykazane przez nie w przedbiegach. Ażeby tempo przedbiegów nie było zbyt powolne uchwalono eliminować każdego uczestnika, który przekroczy w finale o dziesięć procent swą szybkość średnią wziętą z trzech najlepszych okrążeń, osiągniętych podczas przedbiegu. Ta sztuczna formuła, w której wszystko zależało od decyzji sędziów i komisarzy sportowych, spotkała się naogół z przyjęciem dość sceptycznem.

Przedbiegi, rozegrane w zależności od kategorji na przestrzeni 10, 11 lub 12 okrążeń toru, wygrali w poszczególnych kategorjach: Newman na Salmson 1100 cm.^{3} z szybkością 89,5 klm./g., Harvey na Alvis 1500 cm.^{3} z szybkością 99,4 klm./g., Lewis na Bugatti 2000 cm.^{3} z szybkością 95,5 klm./g., Laly na Aries 3000 cm.^{3} z szybkością 101 klm./g., i Brisson na Lorraine Dietrich 5000 cm.^{3} z szybkością 98 klm./g. Pozatem zakwalifikowany został do finału Duray na samochodzie Aries, który zajął drugie miejsce w kategorji 1100 cm.^{3}

W finale scratchmanem był Lewis na Bugatti. Harvey na Alvis otrzymał 15 sekund wyrównania, Laly na Aries 45 sek., Brisson na Lorraine Dietrich 1 minutę, Newman na Salmson 7 m. 45 sek. i Duray na Aries 8 m. 45 sek. Finał rozegrano na dystansie tylko trzech okrążeń toru czyli 112 klm.

Limitman Duray przechodzi na czele pierwsze okrążenie, kończąc je w 24 m. 10 s. Dalej idą: Newman, Laly, Brisson, Harvey i Lewis.

Pod koniec drugiego okrążenia Newman dogonił Duraya, podczas gdy Laly idzie za niemi z różnicą tylko 30 sekund. Lewis wyszedł na trzecie miejsce.

W ostatniem wreszcie okrążeniu Laly zdobywa pierwsze miejsce i wygrywa bieg przed Lewisem i Newmanem. Brisson jest czwarty, Duray piąty a Harvey szósty.

Po wyścigu okazało się, że Lewis przekroczył o 10 procent szybkość średnią trzech swych najlepszych okrążeń z przedbiegu, za co musiał zostać zdyskwalifikowany. Wobec tego ostateczny wynik wyścigu o nagrodę im. G. Boillota przedstawia się, jak następuje:

1. Laly (Aries) przebył 112 klm. w 1 g. 8 m. 45 s., szybkość rzeczywista 110 klm. 740 m./g. rekord konkursu.

2. Newman (Salmson) w 1 g. 11 m. 19,3 s.

3. Brisson (Lorraine Dietrich) w 1 g. 11 m. 49,4 s.

4. Duray (Aries) w 1 g. 12 m. 10 s.

5. Harvey (Alvis) w 1 g. 13 m. 28,3 s.

Mak.



XV Wyścigi na wzniesieniu Semmering

WYŚCIGI na wzniesieniu Semmering, zorganizowane przez Austrjacki Klub Automobilowy w dn. 11 września na klasycznej drodze górskiej Klamm — Schottwien, o długości 10 klm., nie przyniosły bardzo imponujących rezultatów. Wpłynęły na to dwa czynniki. Pierwszym było wycofanie imprezy z międzynarodowego kalendarza sportowego i rozegranie jej pod postacią wyścigu narodowego, drugim zaś — zakaz użytkowania rezultatów wyścigów dla celów reklamowych, wydany przez Austrjacki Klub Aut. na życzenie Stowarzyszenia Przemysłowców i Kupców. Oba powyższe czynniki sprawiły, że konkurencja była nieliczna i przeważnie nieciekawa, gdyż w ogromnej większości kategorji samochody startowały pojedynczo.

Jeżeli zatem poświęcamy tym wyścigom większą wzmiankę, to tylko z tego powodu, że brał w nich udział kierowca polski, a mianowicie p. Ludomir Gieryński ze Lwowa, członek M. K. A., który na samochodzie Austro-Daimler startował w kategorji trzylitrowych wozów tu-

rystycznych. Występ p. Gieryńskiego nie powiódł się nadzwyczajnie, gdyż uzyskał on czas 9 m. 10,02 s. i w kategorji został pobity o sześć sekund przez jedynego swego konkurenta, Kratky'ego na sam. Lancia. Jeżeli jednak weźmiemy pod uwagę, że kierowca stanął do biegu bez należytego treningu i bez dobrej znajomości trudnej, pełnej zakrętów trasy (fakt ten podkreśla prasa austrjacka), — to wynik jego nie wyda się nam bardzo złym. W każdym razie podkreślamy z radością fakt uczestnictwa polskiego kierowcy w zawodach zagranicznych, tembardziej, że świadczy on pochlebnie o dużych ambicjach i znacznej inicjatywie członków Małopolskiego Klubu Automobilowego. Dziwi nas tylko, dlaczego p. Gieryński nie brał dotychczas udziału w żadnych zawodach krajowych.

Najlepszy czas dnia — 7 min. 2,81 sekund — osiągnął w tym roku na Semmeringu Fritz von Zsolnay na pięciolitrowym samochodzie wyścigowym Gräf & Stift; czas ten jest gorszy o 22 sekundy od rekordowego.

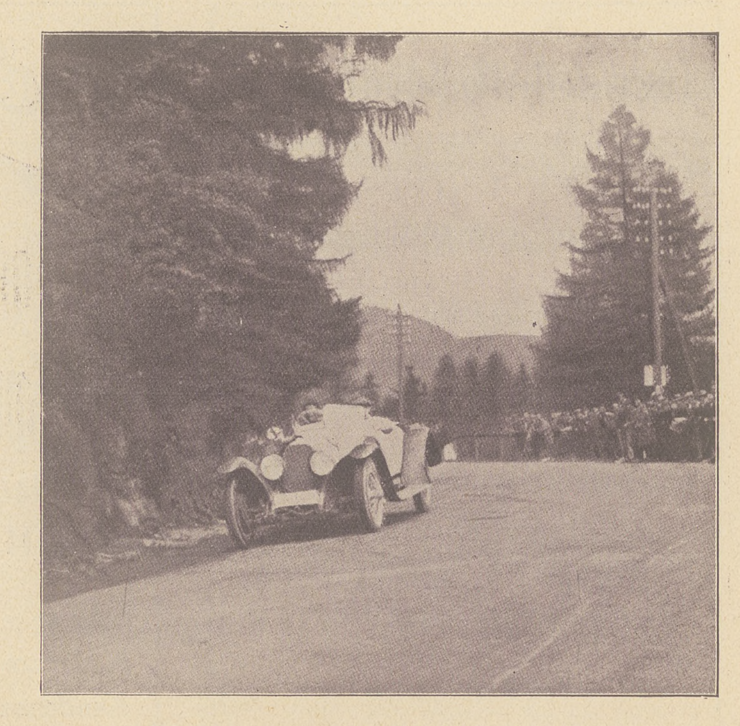
Najlepszy czas samochodów sportowych, 7 min. 2,85 sek., uzyskał Rosenberger na ośmiolitrowej maszynie Mercedes-Benz; wynik jego różni się zaledwie o 0,04 sek. od wyniku Zsolnay'a i stanowi nowy rekord samochodów sportowych.

W klasie samochodów turystycznych najlepszy czas osiągnięty został również na ośmiolitrowym samochodzie Mercedes-Benz przez księcia Schaumburg-Lippe. Czas jego, 7 m. 30,56 sek., bije rekord wzniesienia dla samochodów turystycznych.

Nakoniec w klasie motocykli najlepszy czas, 7 m., 36,32 s., wykazał Runtsch na Douglas 750 cm.³, a w klasie motocykli z wózkami Riha na A. J. S. 600 cm.³ pobił rekord w czasie 8 m. 51,74 s.

Zawodom przyglądało się 50.000 widzów, którzy przybyli na czterech tysiącach samochodów i motocykli.

M. K.



Ludomir Gieryński na samochodzie Austro-Daimler w wyścigu na wzniesieniu Semmering.

MARJAN KRYNICKI

Legenda o śmiertelnym defekcie gumowym

W RUBRYCE wypadków samochodowych, którą, jako źródło sensacji zaprowadziły z zadowoleniem wszystkie dzienniki, napotkać można często pewien zwrot. Zwrot ten służy jako wytłomaczenie ogromnej większości katastrof, a brzmi on „pęknięcie opony“.

Schemat, według którego z mniejszą czy większą dozą talentu pisze swe sprawozdanie o wypadku automobilowym reporter każdej gazety, jest zawsze mniej więcej ten sam: „Na szosie z X do Y pędził z nadmierną szybkością samochód, prowadzony przez pana Z, któremu towarzyszyło N osób. W pewnej chwili pękła opona. Kierowca zahamował raptownie, pragnąc zatrzymać samochód, ale już było zapóźno, gdyż maszyna zarzuciła i przewróciła się do rowu, przykrywając jadących. Wszyscy pasażerowie zabici. Kierowca wyszedł cało“.

W umyśle przeciętnego czytelnika opis powyższy wzbudzi nietylko tę refleksję, że w wypadku samochodowym giną wyłącznie pasażerowie, a kierowca to jest taki spryciarz, że się zawsze jakoś potrafi wywinąć; przeciętnego czytelnika zafrapuje również i podana przez reportera przyczyna wypadku, pozostawiając w jego umyśle fałszywe mniemanie, że pęknięcie opony jest to wypadek, pociągający za sobą najgorsze następstwa, powodujący wywrócenie się samochodu nawet na prostej drodze.

Ponieważ zaś defekt gumowy jest ewenementem, któremu nie może zapobiec nawet najwytrawniejszy kierowca, gdyż to, co się dzieje w oponach, wymyka się podczas jazdy z pod jego władzy i jest niemożliwe do stałego kontrolowania, przeto zarówno prowadzący samochód, jak i jego pasażerowie znajdują się stale w obliczu śmierci. Siedzą na samochodzie, jak na wierzchołku ryczącego wulkanu. A samochód wobec tego porównaćby można do kolosa o glinianych nogach.

Jeżeliby to wszystko było prawdą, to ja nie mógłbym napisać niniejszego artykułu. Nie mógłbym, gdyż powinienem już być dawno zimnym trupem. Bo i ja przeszedłem „katastrofalne“ pękanie opon i to w warunkach wybitnie sprzyjających powstaniu prawdziwej katastrofy. A mimo to żyję i piszę ten artykuł, gdyż uważam za legendę wszystkie opowiadania o śmiertelnych skutkach defektu gumowego.

Dla przekonania tych wszystkich, którzy są bardziej skłonni wierzyć reporterom, podam tu opis wypadku, który przeszedłem w czerwcu tego roku.

Było to na próbie szybkości Raidu górskiego Krak. Kl. Aut., która urządzona została na górze Wysokiej pod Nowym Sączem. Młody kierowca krakowski, Jan Ripper, zapragnął uzyskać tam poza konkursem najlepszy czas dnia i zaprosił mię do towarzystwa w tem przedsięwzięciu.

Zająłem miejsce w jego chyżej Lancji i runęliśmy na zdobycie rekordu. W tempie dobrych siedemdziesięciu kilometrów wpadliśmy w pierwszą, najtrudniejszą serpentynę. Maszyna szła cudownie, jakby nie istniała wcale siła odśrodkowa. Nagle...

— Bang!!...

Nawaliła lewa tylna... I nic... Ripper zaklął siarczyście, powoli zatrzymał samochód, poczem zjechaliśmy na dół. Tu zawzięty kierowca założył nowe koło i wystartowaliśmy po raz drugi.

Niestety, na tym samym zakręcie, na tem samem miejscu i na tem samem kole strzeliła nam opona po raz drugi. Tym razem Ripper był już trochę podniecony i zahamował gwałtowniej, to też maszynę zlekka zarzuciło. Ale nie było mowy o żadnych poważniejszych następstwach pęknięcia opony.

Widzimy więc, że jest wielkim błędem przypisywać defektom gumowym większość wypadków, która to tendencja panuje w kołach mało uświadomionych. Najczęściej katastrofa, którą przypisujemy pęknięciu opony, została wywołana nieumiejętnem zachowaniem się kierowcy.

Nieopanowany zwrot kierownicą, jakiś niezręczny manewr, a przedewszystkiem brutalne zahamowanie, główna przyczyna wszelkiego zła, są to rzeczy po katastrofie niewidoczne, niemożliwe do stwierdzenia. Ale pękniętą oponę wszyscy widzą; cóż łatwiejszego, jak obwinić ją o całą tragedję.

Jeżeli nawet pęknięcie gumy wywoła zarzucenie samochodu, to przy odrobinie zimnej krwi i opanowania, kierowca z łatwością utrzyma go na szosie. Poco zaraz wjeżdżać do rowu albo na drzewo?

Tembardziej, że szybkości rozwijane przez przeciętne samochody nie są znowu zbyt wygórowane. Ogromna większość posiadaczy samochodów nie zna wogóle przyjemności stu kilometrów na godzinę, ci zaś, którzy mogą tę szybkość osiągnąć, czynią to tylko wyjątkowo. Najwyższe szybkości, rozwijane przez samochody na polskich drogach, rzadko przekraczają 70—80 klm/godz. A przy tej szybkości defekt gumowy nie może pociągnąć za sobą żadnych poważniejszych następstw.

Cóż się bowiem dzieje, gdy nastąpi pęknięcie opony?

Sucha detonacja... Wstrząśnienie... I w zależności od tego czy opona pękła z lewej czy z prawej strony, podwozie odpowiednio się pochyla; słuchać głuchy stuk obręczy o szosę; w tym samym czasie, o ile defekt zaszedł na przedniem kole, kierowanie staje się utrudnione i samochód ma tendencję do skręcania na tę stronę, po której pękła opona.

W tej sytuacji jest tylko jedna rada: panować nad sobą. Nie wolno czynić żadnych gwałtownych ruchów, nie wolno się oglądać w kierunku, skąd słychać detonację i nie wolno zarazem gwałtownie hamować.

Jeżeli opona pękła na przedniem kole, wówczas, jak powiedziałem, maszyna ma dążność do skręcania w bok. Jeżeli w tym momencie kierowca czynić będzie różne niesamowite poruszenia kierownicą, a tem-

bardziej, jeżeli się obejrzy, zamiast utrzymywać co siły samochód na środku szosy, to istnieją wielkie szanse, że jego przejażdżka dnia tego zakończy się w rowie.

Mając pękniętą oponę, samochód jedzie właściwie tylko na trzech kołach. Wyważenie jego zostaje zatem zrujnowane, a przyczepność do drogi całkowicie zmieniona. Gwałtowne zahamowanie, pogarsza jeszcze tą sytuację i pociąga za sobą najokropniejsze skutki.

Co zatem czynić trzeba, gdy o uszy obije się trzask pękającej obrony? Odpowiedź prosta: należy odjąć gaz, wyłączyć sprzęgło, i pozwalając maszynie jechać w dalszym ciągu, samemu skierować całą uwagę i wszystkie wysiłki na utrzymanie jej w dotychczasowym kierunku. Po chwili dopiero można krótkiemi i łagodnemi przyciśnięciami pedału hamulcowego doprowadzić samochód do zatrzymania. Ale nigdy nie wolno blokować kół!

Coprawda, jadąc na obręczy, niszczymy do reszty pękniętą oponę, ale ratujemy zato własną skórę, tysiąc razy droższą.

Na zakrętach sprawa przedstawia się zupełnie tak samo, z tą tylko różnicą, że zbyt intensywne hamowanie może pociągnąć za sobą skutki stokroć gorsze, aniżeli na prostej drodze.

Dochodzimy w ten sposób do wniosku, że naogół defekt gumowy jest ewenementem, który nie pociąga za sobą przypisywanych mu niebezpiecznych konsekwencji, pod postacią wywrócenia się samochodu. Przykre czy nawet tragiczne następstwa pęknięcia opony może wywołać tylko brak wprawy, zimnej krwi czy panowania nad sobą u kierowcy.

Oczywiście pewien procent wypadków odliczyć trzeba na te samochody, których kierownica została źle skonstruowana lub też źle złożona po remoncie i w razie defektu gumy uniemożliwi kierowcy wyprostowanie wozu. Ale to są wypadki, które nie zdarzają się na porządku dziennym.

Jeżeli zatem można mówić o możliwości wypadku, to tylko przy bardzo wielkich szybkościach, jaką rozwijają samochody wyścigowe. Tu bowiem zachodzi w razie pęknięcia gumy komplikacja skądinąd niebezpieczna, a mianowicie możliwość spadnięcia opony. Pod działaniem siły odśrodkowej, powstałej od niezmiernie szybkiego obrotu koła, opona odrywa się od obręczy całkowicie lub częściowo i może zaplątać się w aparat kierowniczy. Na szczęście ostatnio wynalezione zostały systemy obręczy, które całkowicie usuwają tą przykrą możliwość. Amerykańskie obręcze typu Straight Side, oraz skonstruowane niedawno nowe systemy obręczy Dunlopa i Michelina zapewniają kierowcom wyścigowym bezpieczeństwo przy najwyższych nawet szybkościach. To też nawet w wyścigach samochodowych śmiertelne wypadki, wywołane przez defekty gumowe, stały się w ostatnich czasach prawdziwą rzadkością.

BOLESŁAW J. KACHEL

O klasyfikację motorów

JEST rzeczą stwierdzoną już wielokrotnie i bez dyskusji przyjętą, iż dotychczasowy podział uczestniczących w zawodach samochodów na klasy mija się z celem i jest wysoce niesprawiedliwy. Ta niesprawiedliwość ujawnia się przedewszystkiem w tem, iż wyścigi i zawody samochodowe, stanowiąc niewątpliwy probież wartości marek walczących, nie odzwierciadlają istotnej wartości samochodu. W oczach laika, gdy w jednej i tej samej klasie spotykają się: mały Opel i „mały“ 8-okonny Bugatti z kompresorem—ten ostatni jest bezwątpienia lepszy od swego konkurenta. Ten stan faktyczny sprawia, iż częstokroć zapisane do wyścigu samochody wycofują się z niego w chwili ostatniej, jak to miało np. miejsce w czasie rozgrywania wielkiej nagrody Francji, kiedy wyścig stał się w zasadzie walką maszyn tej samej marki. Wypadki takie są nader częste i na marginesie wielkich europejskich zawodów można je stale prawie notować, że wspomnę tu np. wycofanie się Boillot'a na Peugeot w czasie wyścigów otwarcia Nürburg-Ringu lub takież wypadki w czasie wielkiej nagrody Niemiec. W jednym tedy sezonie, w krótkich odstępach czasu, notujemy fakty tak jaskrawe, iż stanowić one mogą wystarczające potwierdzenie tezy, bez dyskusji — jak zaznaczyłem — przyjętej.

W dążeniu za znalezieniem właściwego rozwiązania dla ugrupowania samochodów, uczestniczących w wyścigu, spróbowali Niemcy podziału samochodów na grupy o pewnych wartościach. Dotychczasowe klasy, a mianowicie klasa A — powyżej 8000 cm., klasa B— 5000 do 8000 cm., klasa C — 3000 do 5000 cm., klasa D — 2000 do 3000 cm., klasa E — 1500 do 2000 cm., klasa F — 1100 do 1500 cm., klasa G — 750 do 1100 cm., klasa H — 500 do 750 cm., klasa I — 350 do 5000 cm. i wreszcie klasa J — poniżej 350 cm. — otóż dotychczasowe klasy według powyższego międzynarodowego podziału spróbowali oni przekształcić w grupy, jak np. w czasie fryburskiego dnia rekordów, gdzie biorące udział samochody podzielono na trzy grupy: jako jedną grupę puszczono klasy F—J (do 1500 cm.), jako drugą klasę E (1500—2000 cm.) i jako trzecią klasy A—D (powyżej 2000 cm.). Rezultatem takiego postawienia sprawy było masowe wycofanie się zapisanych do wyścigu samochodów i pozostawienie ostateczne w grupie pierwszej dwu (Scap i Pluto), w drugiej dwu (Mercedes-Benz i Bugatti) i w trzeciej czterech samochodów (Mercedes-Benz dwa Bugatti i Steyr). Prawda, iż jedynie Bugatti potrafi dokazać takiej rzeczy, jak stawianie czoła wielkiemu Mercedesowi z zaszczytnym rezultatem, niewolno

jednak zapominać o tem, iż Bugatti jest tylko jeden. To też podział na grupy (Wertungsgruppen) wywołał wśród automobilistów niemieckich protest niezadowolenia.

Podział na dotychczasowe klasy ma ten jeszcze minus, iż wytwarza dziwolągi. Oto zdarzyły się wypadki, iż na 20 kierowców, biorących udział w wyścigach, 15 (!) otrzymało zaszczytne tytuły zwycięzców! Źródłem tego były bądź to wstrzymywanie się z zapisami do danej klasy, bądź też bezpośrednio przed wyścigiem wycofywanie zapisanych samochodów z powodu braku szans. Następstwem takiego stanu rzeczy było... przebieganie trasy przez niedopingowanego konkurencją, jedynego w danej klasie zapisanego, solo startującego „zwycięzcy", Walkowery, jakie można było obserwować nader często na wszystkich torach europejskich. Nie znajdywał tu zastosowania przepis o dowolnym, w razie pojedyńczego zgłoszenia do danej klasy, przesunięciu do klasy bezpośrednio wyższej.

Ten przepis, wprowadzony w życie, powodował przeważnie zrzeczenie się przez owego jedynego kandydata danej klasy zaszczytu brania udziału w wyścigu. W ten sam sposób powodował on interpretację odwrotną, której rezultatem było podzielenie, na skutek kategorycznego żądania kierowców, w czasie wyścigu na Nürburg-Ringu, grupy G — J na dwa nowe twory, gdzie klasa G startowała sama dla siebie, zaś klasy H — J stanowiły nową grupę. Jeszcze jeden dowód bezcelowości prób dokonywanych, przy których liczba zgłoszeń musi ulegać wybitnemu umniejszeniu. Klasy G — J normalnie wystawiłyby każda po 2 — 3 kierowców, podczas gdy w grupie G — J mamy w sumie 2—3 kierowców! Powoli, a wyścigi i zawody, na tych przesłankach oparte, przestaną wogóle interesować świat samochodowy... Zamierzone zaś przez Niemców dalsze grupowanie samochodów doprowadzi do tego, iż mały Wanderer czy Opel startować będą razem z wielkim Steyrem czy Mercedesem z kompresorem. Albo też — co pewniejsza — nie będą startować: kierowcy będą smacznie spali w domu snem nie tyle sprawiedliwych, ile usprawiedliwionych.

W prasie sportowej niemieckiej i francuskiej zaczyna przeważać zdanie o konieczności stwarzania dorywczo grup wozów, w zależności od liczby zgłoszeń i charakteru zgłoszonych maszyn. Tu teoretycy francuscy proponują ustalenie nieprzekraczalnego terminu zgłoszeń samochodów (terminy takie nie tylko u nas, lecz wszędzie, istnieją na papierze, podczas gdy Komisje Sportowe przyjmują zawodników do ostatniej chwili, nieomal na chwilę przed rozpoczęciem startu)— terminu, który kończyłby się conajmniej na tydzień przed terminem wyścigów. W ciągu tego tygodnia kierowcy winni być powiadomieni o klasie (czy grupie), do jakiej na zasadzie ogólnych zapisów samochód ich został zaliczony. W ten sposób ma się podobno osiągnąć przedewszystkiem zdrowy stosunek pomiędzy cyfrą biorących udział w wyścigu, a cyfrą „zwycięzców" oraz uniknąć tak wielce niepożądanych solowych występów w pewnych grupach. Czy droga ta doprowadzi do celu i czy przysługujące kierowcy prawo wycofania zapisanego do wyścigu wozu w ostatniej chwili nie będzie nadal wykorzystywane — trudno przypuścić.

Najzdrowszym z dotychczasowych, znanych mi sposobów klasyfikowania motorów, biorących udział w konkurencji, jest stosowany na naszych raidach system ustalania minimalnej szybkości. Jakkolwiek nasze „minimalne" szybkości i ich układ pozostawiają wiele do życzenia, to jednak oparte na empirji rezultaty mogą w krótkim przeciągu czasu doprowadzić do pomyślnych rezultatów. Zgrupowanie *wszystkich* startujących samochodów w *jedną* wielką grupę przy równoczesnem wyznaczeniu dla każdego samochodu pewnego proporcjonalnego dlań zadania, jakie spełnić winien, pozwoli wszystkim samochodom mieć pewne chociaż szanse niekompromitującego ich wyniku i niewątpliwie wpłynie znakomicie na zwiększenie zapisów. Mam wrażenie, iż możemy tu dojść w drodze eksperymentu czy mamatematycznego obliczenia do ustalenia pewnych stałych wartości, pewnego — że tak się wyrażę — współczynnika stałego, który, zastosowany do danego motoru, ustalałby jego zależność od motorów silniejszych i pozwalał może walczyć małej Tatrze z wielkim Daimlerem. To byłby ideał — w tym ideale tkwiłby istotny sprawdzian rzeczywistej wartości samochodu. Wartości nawet sportowej (nietylko handlowej) w stosunku do innych marek. Rzecz prosta, nie możnaby tu mówić o bezwzględnych wynikach. Jeśli jednak chodzi o nie, to nie wolno zapominać, iż wyczyn majora Seegrava, jako bezwzględny właśnie, stanowi fakt wyodrębniony i że zawsze dążenie do osiągnięcia maksymalnej szybkości łączyć się będzie z dążeniem do ustalenia jej na motorach specjalnie silnych i na wielkie szybkości obliczonych. Dopóki zaś zawody samochodowe stanowią *sport*, winni sportowcy znaleźć równouprawnienie dla swych maszyn, równouprawnienie, które wyrażać się winno nie tylko w posiadaniu maszyny najsilniejszej, nie tylko w problematycznym tytule zwycięzcy w danej grupie, lecz w faktycznych rezultatach — w osiągnięcię maksimum możliwości in plus w stosunku do postawionego zadania.

INŻ. LEON SZEJNMAN

Automatyczna kontrola samochodu

Co można pomyśleć o człowieku, będącym w posiadaniu rozmaitych wartości i pozostawiającym ten swój dobytek na łasce losu — w niezamkniętem mieszkaniu lub na środku ulicy, bez wszelkiego zainteresowania dla swojej własności i bez nadzoru? A musimy przyznać, że w położeniu podobnem, człowieka conajmniej „niedbałego" znajduje się właściciel każdego samochodu, choćby sam był najdoskonalszym kierowcą. Zawsze zajść może i przeważnie zachodzi taka okoliczność, że samochód własny powierzony zostaje rękom obcym, chociażby najbardziej wykwalifikowanym i najzupełniej zasługującym na zaufanie. Oprócz tego, każdy posiadacz samochodu często dla własnej satysfakcji i dla zaspokojenia swej ciekawości, przeważnie jednak dla konieczności dokładnego zdania sobie sprawy z warunków pracy samochodu, kosztów eksploatacji i t. d. czuje potrzebę bliższego badania pracy samochodu i dopilnowania całkowitego jego „życiorysu" w przeciągu doby.

Nierzadko właściciel samochodu, będącego w eksploatacji (jak np. samochód ciężarowy domu ekspedycyjnego, fabryki lub też dorożka), zmuszony jest do zastanowienia się nad losem maszyny, pozbawionej bezpośredniego nadzoru i nie ma możności sprawdzenia ścisłości relacji, jaką otrzymuje od kierowcy.

Tak samo kierowca - fachowiec będzie interesował się pracą swojej maszyny, jej wydajnością i sprawnością, utrwaloną na wykresie. Wykres ten możnaby upodobnić niejako do wykresu pracy silnika spalinowego lub maszyny parowej, tak interesującego maszynistę, który się podobnymi silnikami opiekuje.

Wspomniane powyżej wątpliwości właściciela samochodu, oraz zainteresowanie kierowcy, sprowadzające się do celu automatycznego najdokładniejszego zarejestrowania całodziennej pracy samochodu, znajdują obecnie rozwiązanie, dzięki istniejącym aparatom, które kontrolują i rejestrują samoczynnie pracę i ruch samochodu w przeciągu całej doby.

Z zadań, jakie podobnym aparatom zostały postawione i z ich charakteru sprawozdawczo-kontrolującego, wypływa przedewszystkiem jedna konieczna cecha, stanowiąca zasadniczy warunek ich użyteczności. Aparat taki musi być przedewszystkiem możliwie jaknajdokładniejszy i wykluczać jednocześnie jakąkolwiek możliwość „fałszowania" rzeczywistego stanu rzeczy.

Rys. 1.

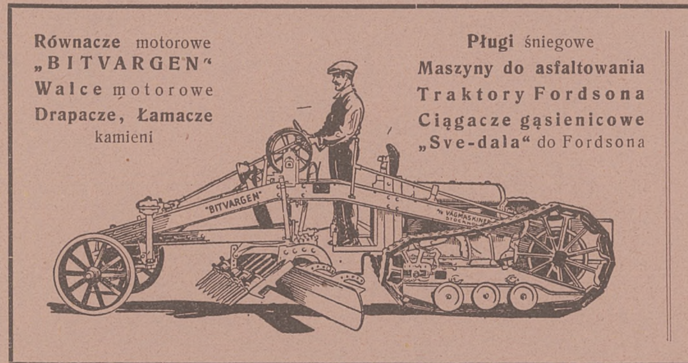
Istnieje kilka typów tych aparatów rejestrujących i kontrolujących ruch pojazdu. Aby dać pojęcie o tem, jak niemal idealnie zostały rozwiązane postawione wyżej zadania w praktyce, zatrzymamy się bliżej nad szczegółami działania i budowy aparatu kontrolującego „Autograph" (rys. 1)*).

Zaznaczamy odrazu, że jest to aparat, dający wykres rysowany specjalnym ołówkiem, bardzo wyraźny i niedający się naśladować żadnem innem pismem. W innych aparatach wykres ten otrzymuje się przez perforację, czyli dziurkowanie papieru. Ten ostatni sposób jest znacznie gorszy, gdyż nie daje pożądanej wyrazistości wykresu, szczególnie przy powiększeniach, o których dalej będzie mowa, pozatem linje dziurkowane niezawsze dają się dokładnie odczytać i samo dziurkowanie jest powodem niszczenia wykresów, należy więc ten system uważać za mniej praktyczny.

Jak więc spełnia taki aparat swą rolę — kontrolera i sprawozdawcy — niemego i jednocześnie najbardziej wymownego „sumienia" samochodu? Na rys. 2 widoczna jest tarcza aparatu, nosząca na obwodzie podziałkę z oznaczonemi godzinami całej doby, dnia

---

*) Aparat ten reprezentowany jest na Polskę przez firmę „Dentos", Warszawa, Marszałkowska 125.



NILS BARRÉN

Sp. z Ogr. Odp.

Szwedzko-Polskie Towarzystwo

ZARZĄD:

WARSZAWA, UL. KOPERNIKA № 13

TEL. 52-05

Wszelkie maszyny drogowe.

Nagrodzone złotym medalem na Targach Wschodnich we Lwowie w roku 1926

i nocy, przyczem godziny zacieniowane odpowiadają godzinom nocnym (od 6-ej pp. do 6-ej nad ranem). Tarcza taka, odbita w jasnych barwach na sztywnym krążku papierowym, zostaje ściśle dociśnięta za pomocą okrągłego zacisku do mechanizmu zegarowego, który się obraca w ten sposób, że nieruchomy wskaźnik w górnej części aparatu, widoczny poprzez okrągły otwór pokrywy, pokazuje moment założenia tarczy i od tej chwili tenże wskaźnik będzie pokazywał na obracającej się tarczy dokładną godzinę, dającą się odczytać poprzez wspomniane oszklone okrągłe okienko.

W górnej części aparatu znajduje się licznik, który rejestruje ogólną ilość przejechanych kilometrów aż do liczby 10.000 klm., poczem licznik powraca automatycznie do zera. Ostatnia cyfra na liczniku, odbita w barwie odmiennej (czerwonej) pokazuje dziesiąte części kilometra.

Najważniejszą i zasadniczą częścią aparatu jest dźwignia, również w i d o c z n a przez w s p o m n i a n y wyżej otwór, której ruch wahadłowy w kierunku pionowym jest ściśle związany z ruchem samochodu. Na końcu dźwigni osadzony jest specjalny ołówek, który na s p e c j a l n i e również s p r e p a r o w a n e j powierzchni tarczy kreśli nieprzerwaną linję. Kierunek tej linji jest zależny od dwuch ruchów: ruchu obrotowego papierowej tarczy (czas) oraz ruchu wahadłowego dźwigni (przestrzeń przejechana), daje więc wypadkową przestrzeni i czasu; linja jest przeto jednocześnie wyrazem ruchu i szybkości tego ruchu. W rzeczy samej, podczas postoju samochodu dźwignia, która wtedy również pozostaje nieruchoma, dzięki ruchowi obrotowemu tarczy (w kierunku odwrotnym do wskazówki zegara) kreśli na niej koło (w kierunku wskazówek zegara). Koło to w małych odcinkach, t. j. przy krótkich postojach daje się utożsamić z małymi odcinkami prostej, jak to wyraźnie występuje na wykresie fig. 2-ej. Natomiast podczas ruchu samochodu, poruszająca się dźwignia będzie kreśliła łuki, w granicach szerokości wykresu, łączące się ze sobą w punktach, w których ruch wahadłowy dźwigni zmienia swój kierunek. Aparat wyregulowany jest w ten sposób, że odchylenie dźwigni od brzegu tarczy ku środkowi odpowiada przejechanej przestrzeni 5-ciu klm.

To samo dotyczy ruchu w kierunku odwrotnym od środka ku brzegowi tarczy, tak że odchylenie podwójne dźwigni odpowiada długości 10 klm. Szybkość posuwania się dźwigni jest ściśle związana za pomocą urządzenia napędowego z szybkością jazdy samochodu, zaś tarcza posiada jednostajny miarowy ruch zegara. Gdyby tarcza była nieruchomą, ołówek dźwigni, mającej ruch pionowy dookoła swego punktu umocowania, zakreślałby krzywe, odpowiadające odśrodkowym kreskom tarczy, które odpowiadają podziałce czasu. Podczas ruchu wahadłowego, kreska powrotna zostałaby wyrysowana na poprzedniej. Dzięki ruchowi obrotowemu tarczy, linje kreślone przez ołówek poruszającej się dźwigni, stanowią oczywiście wypadkową tych dwuch ruchów i są pochylone w stosunku do odśrodkowych podziałek czasu. Kąt pochylenia tych krzywych, czyli ich skośność będzie tem większa w stosunku do linji odśrodkowych, im wolniej będzie się ruszał samochód. Przeciwnie, im szybszym będzie ruch samochodu, a wraz z nim ruch dźwigni, tembardziej spadzistemi i przysuniętemi do siebie będą krzywe ruchu.

Większa lub mniejsza skośność linji ruchu ma zasadnicze znaczenie w tych razach, kiedy chodzi o stwierdzenie, z jaką szybkością poruszał się w danej chwili samochód. Charakter ruchu, t. j. większa lub mniejsza szybkość daje się rozpoznać odrazu po pochyleniu k r z y w e j. Szybkość ta może jednak być dokładnie określoną przez wymierzenie dokładnego stosunku przejechanej drogi do możliwie krótkiego ułamku czasu poprzedzającego moment, o który nam chodzi. Dla większej dokładności dana część wykresu wraz z wydrukowanemi kołami koncentrycznemi, oraz linjami odśrodkowemi podlega powiększeniu. Na tym powiększeniu wprowadzamy podziałkę na minuty i dziesiąte części kilometra. Jeżeli przy tym np. stwierdzimy, że przed zatrzymaniem się w pewnym punkcie (zatrzymanie mogło być wywołane przez wypadek, zetknięcie z innym pojazdem lub t. p.) samochód ostatnie 500 metrów przebył w przeciągu 1,4 minuty, jego szybkość daje się obliczyć:

$$\frac{0{,}5\ (\text{klm.}) \times 60\ (\text{min.})}{14\ (\text{min.})} = 23{,}5\ \text{klm. na godz.}$$

Podobne obliczenia mają wartość w razie wypadków, gdyż pozwalają na bezwarunkowo miarodajne stwierdzenie, z jaką szybkością jechał samochód, a więc mogą służyć jako dowód ku obronie kierowcy.

Przyjrzyjmy się teraz wykresowi na rysunku 2-im

Rys. 2.

i odczytajmy cały przebieg pracy samochodu, który w tym wypadku jest wozem ciężarowym do rozwożenia towarów. Idziemy w kolei godzin:

6.30 rano—założenie nowej tarczy (początek wykresu); założenie tarczy odznacza się przy zamykaniu aparatu nacięciem na zewnętrznym brzegu karty,

6.30 — 7.20: wóz stoi (łuk koncentryczny na krążku),

7.20 — 8.10: rozjazdy do klijentów,

8.10: obsługa pierwszego klijenta,

8.10 — 10.40: obsługa pięciu klijentów,

10.40—11.55: droga powrotna= 26,6 klm.,

11.55 — 1.20: przerwa obiadowa (postój),

1.20—2.20: drugi wyjazd = 14,8 klm. z przerwą 10 minut,

2.20: początek obsługi klijenteli,

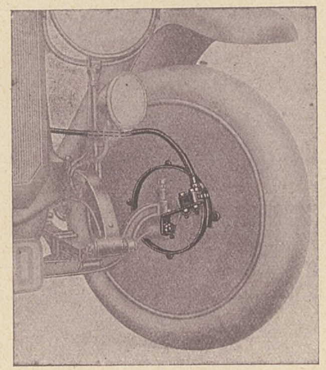
2.40—4.20: obsługa 6 klijentów,

4.20—5.30: powrót = 10,2 klm.,

4.20 — 5.00: przerwa w ruchu, która wymaga wyjaśnień kierowcy,

5.30 — 6.10: nocna przerwa w pracy,

6.10 rano: krążek rejestracyjny zostaje wyjęty, co uwidocznia przerwanie kreski koncentrycznej i nacięcie (drugie) na brzegu krążka.



Rys. 3.

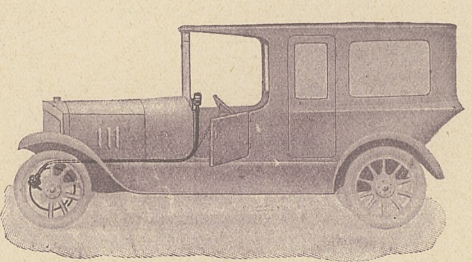
Całkowita przestrzeń przejechana wyniosła 101,4 klm. Daje się ona odczytać na liczniku i może być sprawdzona przez zesumowanie krzywych na wykresie.

Zwrócić uwagę należy na znaczną szerokość wykresu, co przyczynia się do bardziej wyraźnego notowania najmniejszego ruchu lub zatrzymania pojazdu. W ten sposób wykres taki, jak wyżej opisany, stanowi najdokładniejsze sprawozdanie z pracy, oraz najwiarygodniejszy dowód w razie jakichkolwiek wątpliwości, konfliktów z policją, wypadków i t. p.

Aparat kontrolujący działa za pomocą mechanizmu, bezpośrednio związanego z ruchem kół lub wału transmisyjnego samochodu, tak, że tylko umyślne uszkodzenie napędu, t. j. połączenia aparatu z kołem lub wałem, spowodowałoby unieruchomienie aparatu, wykazującego w takim wypadku postój.

Uzupełnieniem kontroli aparatu jest wtedy urządzenie specjalne, które wykazuje nawet w razie przerwy w napędzie najlżejszy ruch pojazdu lub motoru. Najsłabsze nawet wstrząsy, spowodowane jazdą samochodu, lub pracą silnika podczas postoju, dadzą w rezultacie kreskę widoczną na pierścieniu zewnętrznym, wskazującym godziny. Wyrazistość tej kreski, względnie siła jej zacieniowania, jest bezpośrednio zależna od wielkości wstrząśnień, jakie ją spowodowały. Zrozumiałe jest, że przy normalnym nieuszkodzonym napędzie długość tych poszczególnych kresek, będąca miarą czasu ruchów, pokrywa się z czasem ruchu samochodu, wykazanym przez główny wykres; te kreski są przeto uzupełniającą kontrolą głównego wykresu, a w razie umyślnego uszkodzenia napędu, nieprzekupnym świadkiem jazdy, jak również nawet nieprodukcyjnego puszczania silnika podczas postoju na miejscu.

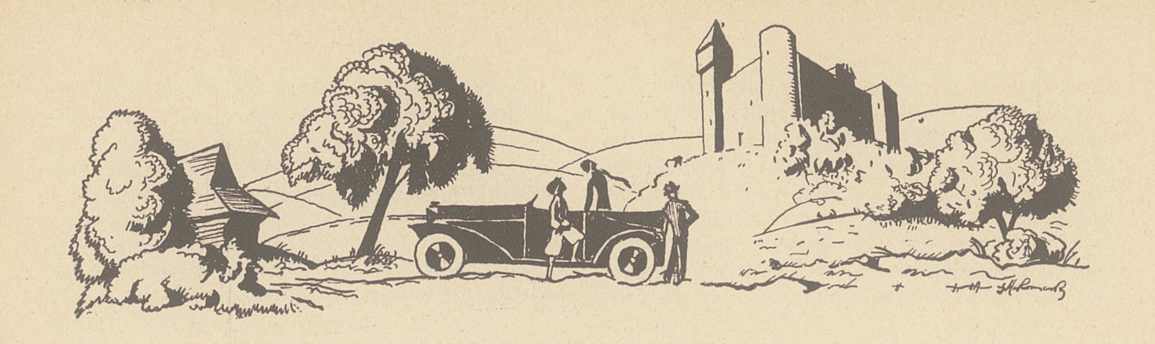
Napęd aparatu, jak już wspominaliśmy, ma na celu przeniesienie ruchu z koła (przeważnie przedniego) lub wału do aparatu. Ta transmisja uskutecznia się przeważnie zapomocą obręczy ślimakowej, umocowanej na kole (rys. 3). Każdy obrót tej obręczy powoduje przesunięcie się sprzężonego z nią trybu 10-zębowego o 1 ząb.



Rys. 4.

Dziesięć obrotów koła daje więc jeden pełny obrót trybu, z którym jest połączona linka stalowa, przenosząca ten obrót już bezpośrednio do aparatu (rys. 4). Linka mieści się całkowicie w pancerzu, zamocowanym przy trybie i przy aparacie w specjalnych obsadach. Napęd jest w ten sposób w czasie działania całkowicie zabezpieczony od dostępu z zewnątrz.

Rzadziej bywa stosowany napęd od wału kardanowego, biegnącego pod spodem samochodu. W tym wypadku napęd dokonywa się od kółka z wyżłobieniem, umocowanego na wale kardanowym, zapomocą napędowej linki metalowej. Przekładnia jest urządzona w ten sposób, że może być do niej jednocześnie włączona linka Autograph'u i linka taksometru, o ile takowy znajduje się na samochodzie.



INŻ. STAN. SADOWSKI.

Wrażenia z wycieczki do Białowieży

NĘCI turystów majestat Puszczy Białowieskiej, jedynej w swoim rodzaju, — a więc ruszamy trasą: Radzymin—Wyszków—Ostrów Łomż.—Zambrów—Wysokie Mazowieck—Briańsk—Bielsk—Hajnówka—Białowieża, ogólnej długości 235 klm. Szosa za wyjątkiem Warszawa—Radzymin, utrzymana wzorowo. Chcąc urozmaicić podróż, drogę powrotną skierowaliśmy z Bielska via Boćki—Siemiatycze—Drohiczyn—Sokołów Podl.—Siedlce—Kałuszyn—Mińsk Mazowiecki—Warszawa, trasa o ca, 50 klm. dłuższa, jednak urozmaicona widokami nadbużańskiemi, serpentynami, wirażami z łagodnym spadkiem i wzniesieniami, — również dobra—za wyjątkiem odcinka Mińsk Mazow.—Warszawa.

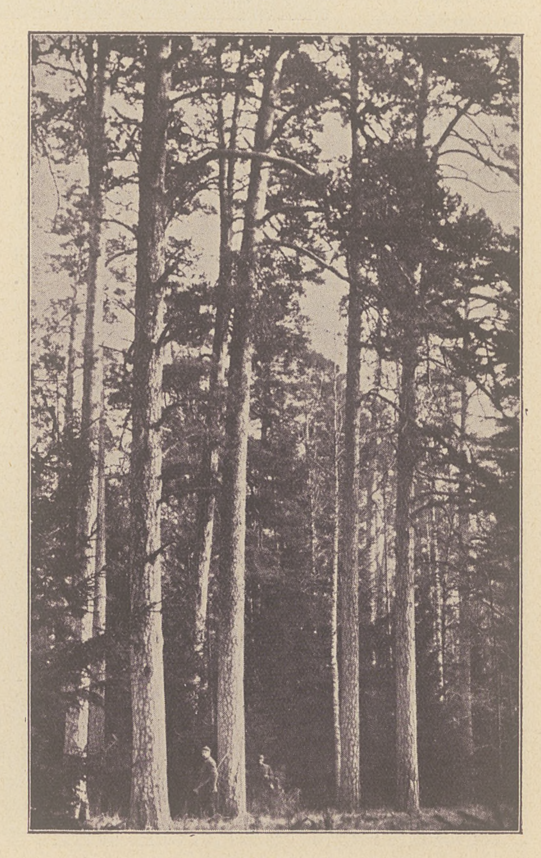
W tem miejscu zauważyć muszę, że Wojew. Warszawskie, sądząc ze stanu dróg, najmniej dba o ich utrzymanie, — są np. odcinki między Mińskiem Mazow. i Miłosną, gdzie szosa przedstawia widok głęboko zoranej roli, a pomimo to nie widać dotychczas przygotowanych do remontu kamieni. O fatalnym stanie dróg w Woj. Warszawskim tyle pisano już, jest to zmora automobilistów i napewno niema stolicy na kuli ziemskiej mającej gorsze szosy w peryferji od naszej Warszawy. Za to buduje się za dziesiątki miljonów tunele, z których wnukowie nasi może już będą korzystać.

Te refleksje przychodziły mi gdy wyjeżdżałem i wjeżdżałem do Stolicy dwiema innemi rogatkami—Radzymińską i Grochowską, ale doprawdy pod Warszawą niema wzorowo utrzymanej szosy i niewiadomo kiedy poprawa w tym względzie nastąpi. Prawie bez przygód po $6^1/_2$ godzinnej podróży, minąwszy stolicę chemiczną puszczy (sucha destylacja drzew) Hajnówkę — stajemy u celu podróży w Białowieży.

W puszczy zajmującej obszar ca 120.000 ha., podzielonej na sekcje, z których najciekawszą jest t. zw.



Potężny pień drzewny.



W głębi puszczy.

„Rezerwat“, t. j. część zamknięta dla eksploatacji, obszar około 12.000 ha., zamknięty dla polowań, jednym słowem zamknięty dla świata prawdziwa „puszcza“, gdzie stopa ludzka dostępu nie miała i niema; drzewa, rośliny jak w pampasach, tworzą jeden splot i człowiek wszedłszy, po przejściu kilku metrów, błądzi. Leżą tam dęby, sosny, świerki, które zwaliła burza, lub czas i tak będą leżeć, zapewno aż do zmiany politycznej, której i puszcza podlega.

Puszcza w paru kwartałach jest eksploatowana przez T-wo Angielskie, zajmujące dawny pałac Cesarski, który to pałac został przez T-wo odremontowany, gdyż trzyletnia gospodarka Niemców i czasowe „bezkrólewie“ zostawiło ślady zniszczenia na budynkach. Zresztą nietylko na budynkach: w zwierzostanie podczas gospodarki władz okupacyjnych i czasowych „rad żołniersko-chłopskich“ zaszły poważne luki i tylko niedostępność puszczy uchroniła zwierzynę od zupełnej zagłady. Żubry jednak, w ilości 860 sztuk przepadły zupełnie. Obecnie Polska ma ogółem 10 sztuk tych stworzeń: 7 w W. Ks. Pszczyńskiem (G. Śląsk) oraz 3 w zwierzyńcu Poznańskim, zakupionych w Ameryce za 25.000 dol. para. Obecnie zwierzostan poprawił się i ilość dzików, saren, wilków, borsuków, głuszczów etc. dochodzi do norm przedwojennych; ochrona jest celowa i umiejętna.



Dawny pałac cesarski w Białowieży.

Klimat puszczy jest surowy, niezdrowy, malaryczny, jest to wszak kompleks lasów i bagien, łącznie około 120.000 ha.

Ludność miejscowa Białorusini, oraz napływowa powojenna, z której większość t. zw. Bałachowcy służą w leśnictwie Białowieskiem.

W ciągu ostatnich kilku lat puszcza była znakomitą kryjówką dla bandytów i kłusowników, jednak obecnie ochrona jest wzmocniona i ostatni bandyta Bojko, kryjący się w bagnach, został złapany w warunkach nadzwyczajnych, o czem szeroko opowiada Białowieża. Turystyka w stronę puszczy jest podobno b. rozwinięta i codziennie szereg wycieczek ze wszystkich stron Polski przesuwa się, — jednak, co dziwne, jadąc do Białowieży i wracając, nie spotkałem *ani jednego samochodu,* a szkoda — warto zwiedzić ten zakątek, tembardziej, że szosa prawie na całej przestrzeni jest bez zarzutu.

Dodać muszę, że warto zatrzymać się w Ostrowiu Łomż., Siemiatyczach, gdzie jest piękny klasztor, obejrzeć łąki nadburzańskie z ich charakterystycznemi stadami bydła, rzucić okiem na piękne Podlasie, a na zakończenie dobrze posilić się w restauracji Maciejewskiego w Siedlcach.

Wspomnienia miłe, zapas zdrowia przywozi się do Warszawy, żałując, że zbyt odległa jest Białowieża od Warszawy.

Raid propagandowy samochodów Morris

SAMOCHODY angielskie są naogół rzadkością na polskim rynku, to też, za wyjątkiem fabrykatów kilku marek, budujących wozy niezmiernie luksusowe i kosztowne, są one u nas nieznane i niedoceniane. Nawet samochody najpopularniejszej obecnie fabryki angielskiej Morris nie były do niedawna w Polsce znane i niewielu naszych automobilistów wie o tem, że jest to firma, mogąca się poszczycić największą produkcją nietylko w Anglji ale w całej Europie, produkcją, która wyraża się cyfrą 100.000 samochodów rocznie. To jest już coś, nawet w porównaniu z Ameryką, a świadczy to zarazem o ogromnej potędze koncernu Morris Motors Ltd., z którą warto się zapoznać.

Do koncernu Morris należą obecnie cztery fabryki samochodów. Jedna z nich, znajdująca się w mieście Cowley (Oxford) wyrabia samochody osobowe Morris, druga — w mieście Soho (Birmingham), wyrabia samochody ciężarowe Morris-Commercial. Trzecia fabryka— to zakupiona niedawno fabryka Wolseley w Birmingham, produkująca samochody osobowe Wolseley, a nakoniec czwarta fabryka znajduje się w Le Mans we Francji i wyrabia samochody osobowe Morris - Leon Bollée. Obok tych fabryk samochodów osobowych i ciężarowych firma Morris rozporządza jeszcze własnemi fabrykami produktów pobocznych, jak kół stalowych, skóry sztucznej, pluszu i t. d.

Samochody produkowane przez koncern Morris cieszą się na całym świecie ogromnem uznaniem i powodzeniem, nietylko ze względu na swe wielkie zalety techniczne, ale również dzięki wspaniałej organizacji sprzedaży, która pozwala nabyć w każdym kraju, nawet najbardziej egzotycznym, wszystkie niezbędne części. Specjalnem uznaniem darzą automobiliści maszyny marki Morris, które zdobyły sobie miano najlepszych wozów kolonjalnych i z tej przyczyny są masowo eksportowane do Azji, Australji i Afryki. Lecz i w Europie koncern Morris szuka sobie rynków zbytu, to też i w Polsce utworzone zostało niedawno jego przedstawicielstwo.

Firma Motor Traders, która objęła przedstawicielstwo samochodów Morris na Polskę, pragnąc zapoznać wszystkich z temi maszynami, zorganizowała, między 26 sierpnia a 2 września, raid propagandowy z Gdańska do Lwowa. Na raid ten zaproszeni zostali przedstawiciele prasy automobilowej i dzięki temu miałem sposobność odbyć jedną z najmilszych w mem życiu wypraw samochodowych.

— — — — — — — — — —

Wyjechaliśmy z Warszawy wieczorem 25 sierpnia pociągiem do Grudziądza: p. Józef Adler, szef reklamy firmy Motor Traders i kierownik całej ekspedycji, p. por. Bronisz, korespondent „Przeglądu Samochodowego“ i ja. Mieliśmy się dnia następnego około południa połączyć w Grudziądzu z karawaną samochodów, jednakże ze względu na to, że maszyny wyruszyły z Gdańska z opóźnieniem oraz zatrzymane zostały w Tczewie przez formalności celne, przybyły one do Grudziądza dopiero późnym wieczorem. Mimo przejmującego chłodu, jaki panował na dworze, porzuciłem krzykliwy, ale całkiem niezły jazzband restauracji hotelowej i wybiegłem obejrzeć samochody, znane mi dotychczas tylko z pism angielskich.

Karawana zawierała sześć samochodów: trzy osobowe i tyleż ciężarowych. Z wozów osobowych było jedno torpedo czteroosobowe na podwoziu typu Cowley, jedna karetka dwuosobowa na takiemże podwoziu oraz jedna duża limuzina na podwoziu typu Oxford. Oba te typy samochodów Morris, Oxford i Cowley, należą do klasy wozów o niewielkim litrażu, gdyż pierwszy posiada pojemność cylindrów 1800 cm.^{3}, drugi zaś 1550 cm.^{3}. Obie maszyny są czterocylindrowe, obie posiadają trzybiegową skrzynkę, hamulce na cztery koła i pneumatyki balonowe. Podwozia odznaczają się bardzo wysoką budową, niezbędną dla maszyn kolonjalnych, nadwozia zaś dużą estetyką, pięknością linji i wykończenia oraz ogromnym komfortem.

Z samochodów ciężarowych rzucała się w oczy już z daleka czerwona sikawka strażacka, która miała również odbyć całą drogę aż do Lwowa. Maszyna ta posiada bardzo nowoczesną konstrukcję, czterocylindrowy, trzydziestopięciokonny silnik, czterobiegową skrzynkę i hamulce servo na wszystkie koła. Wydajność turbinowej pompy wodnej Gwynne wynosi 1125 litrów na minutę przy 2250 obrotów, a więc jest bardzo znaczna.

Dwa pozostałe samochody ciężarowe były to nagie podwozia, jedno półtoratonowe z czterdziestokonnym silnikiem czterocylindrowym, drugie dwutonowe, sześciokołowe, również z czterocylindrowym silnikiem. To ostatnie podwozie, dzięki swym sześciu, a właściwie dziesięciu kołom, gdyż tylne koła są podwójne, oraz dzięki dodatkowej przekładni planetarnej, umo-



Pan Józef Adler, szef reklamy firmy Motor Traders i kierownik raidu propagandowego.

żliwiającej jaknajlepsze wykorzystanie mocy silnika, naprawdę nie zna złych dróg, trudnych wzniesień ani żadnych ciężkich przejazdów, o czem mieliśmy sposobność się przekonać podczas licznych prób czynionych po drodze.

Na samochodach tych przybyli nasi współtowarzysze podróży, a więc znany konstruktor ślizgowców, p. inż. Bohatyrew, p. inż. Jan Pinkus, oraz kierownik techniczny p. Jabłoński.

(Dok. nast.). *Marjan Krynicki.*



Postój w Toruniu.



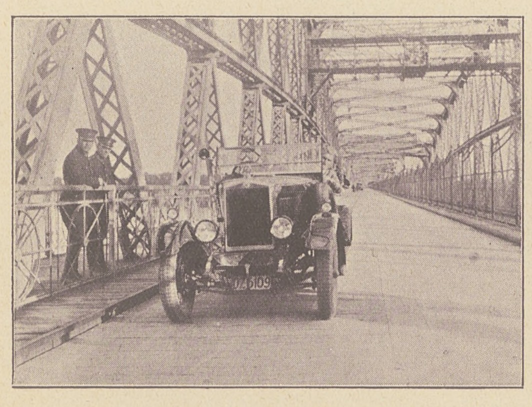
Postój w Krakowie.



Pod Jasną Górą.



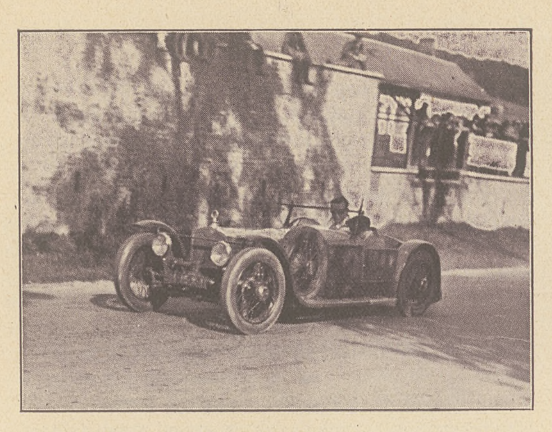
W iednem z małych miasteczek.



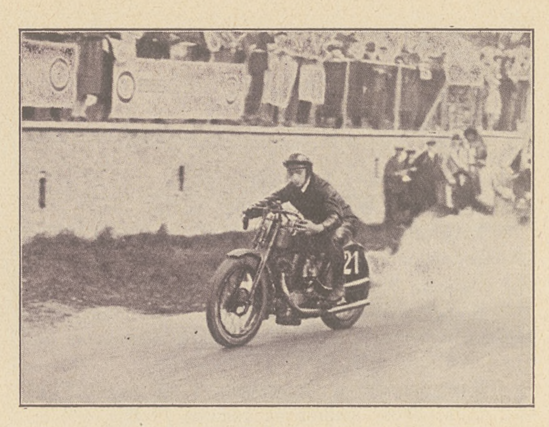
Na moście w Grudziądzu.



Na drodze do Bydgoszczy.



Wyścig zbocza Gaillon. Gregoire na Tracta pierwszy w kategorji sam. sportowych 1500 cm.³



Wyścig zbocza Gaillon. Eddoura na Koehler - Escofier wygrywający w kategorji 1000 cm.³ zrobił najlepszy czas dnia.

KRONIKA

Doręczenie medalu złotego Ministerstwa Robót Publ. Centralnym Warsztatom Samochodowym. W dn. 28 b. m. w lokalu Automobilklubu Polski odbyła się uroczystość wręczenia medalu złotego Ministerstwa Robót Publicznych, zdobytego na tegorocznym Raidzie Międzynarodowym przez pierwszy całkowicie zbudowany w Polsce samochód Centralnych Warsztatów Samochodowych M. S. Wojsk.

Prezes Komisji Sportowej Automobilklubu Polski p. Janusz Regulski w dłuższem przemówieniu podniósł konieczność rozwoju polskiego przemysłu samochodowego, co odgrywa tak wielką rolę w życiu gospodarczem państwa i w zwiększeniu jego środków obronnych, następnie wręczając medal złoty na ręce zasłużonego kierownika Centralnych Warsztatów Samochodowych, p. majora Meyera, wyraził przekonanie, że Centralne Warsztaty Samochodowe już w niedługim czasie wypuszczą na rynek polski pierwszą serję swych samochodów.

Licznie zebrani przedstawiciele Ministerstwa Spraw Wojskowych, Ministerstwa Robót Publicznych, władz komunalnych, prasy oraz świata automobilowego, gorącemi oklaskami zamanifestowali swe uznanie dla prac Centralnych Warsztatów Samochodowych.

Wyścigi samochodowe w Poznaniu. Przy pięknej pogodzie odbyły się w niedzielę 2 października zorganizowane przez Automobilklub Wielkopolski wyścigi samochodowe na szosie Stęszew — Buk. Na program wyścigów składał się bieg płaski samochodów, których na starcie stanęło 11. Trasa biegu wynosiła 6 kilometrów dobrze utrzymanej szosy z jednym lekkim zakrętem. Samochody startowały pojedyńczo. Do wyścigu dopuszczono tylko samochody turystyczne z pełnem wyekwipowaniem, to też wyniki przez nie osiągnięte uważać należy za bardzo dobre. Wyścigi odbyły się w największym porządku i bez żadnych wypadków. Rezultaty są następujące:

Kategorja ponad 2000 cm.³: 1. F. v. Mollard (Buick) 3 m. 49 s., szybkość średnia na godzinę 94 klm. 323 m.; 2. Szymczak (Austro Daimler) 3 m. 52,4 s.

Kategorja do 2000 cm.³: 1. E. von Unruh (Bugatti) 4 m. 4 s., szybkość średnia na godzinę 88 klm. 524 m.; 2. Żółtowski (Chenard Walcker) 4 m. 40,2 s., 3. Lund (Renault) 4 m. 51 s.

Pozatem Gabriel na samochodzie N. A. G. uzyskał najlepszy czas dnia 3 m. 41,4 s. z szybkością średnią 97 klm. 560 m/g., jednakże poza konkursem, gdyż maszyna jego nie odpowiadała całkowicie warunkom regulaminu wyścigowego.

Wyścigi motocyklowe w Łodzi. W niedzielę



Zawody na „Routes Pavées". Start samochodów. Na przodzie dwa wozy Genestin.

2 października odbył się w Łodzi, na szosie Szadek—Warta, kilometre lancé motocyklowy zorganizowany przez klub sportowy S. S. Union. Wyniki były następujące:

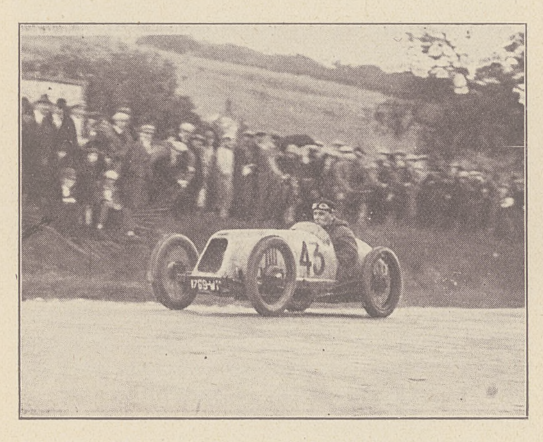
Kat. 175 cm.³: 1. Kusiński (Puch) 54 s., szybkość średnia na godzinę 66 klm. 666 m.

Kategorja 350 cm.³ 1. Schönborn (B. S. A.) 35,6 s., szybkość średnia na godzinę 101 klm. 123 m.; 2. Marszel (B. S. A.) 39,8 s.

Kategorja 500 cm.³ i powyżej: 1. Grabowski (Ariel) 34,2 s., najlepszy czas dnia, szybkość średnia na godzinę 105 klm. 263 m.; 2. Tarłowski (Indian) 36,4 s.

Kategorja 600 cm.³ z wózkami: 1. Raschig (B. S. A.) 45,2 s., szybkość średnia na godzinę 79 klm. 646 m.

Zjazd Gwiaździsty motocyklistów. Polski Związek Motocyklowy urządził w niedzielę 11 września Zjazd Gwiaździsty motocyklistów do Warszawy, w którym wzięło udział 14 uczestników. Klasyfikacja wypadła następująco:



Wyścig zbocza Gaillon. Rovin na Rovin pobił rekord w swej kategorji.

1. Drebert (Łódź) na B. S. A. 499 cm.³ i Küster (Łódź) na B. S. A. 499 cm.³, obaj po 13,89 punktów; 3. Marszel (Łódź) na B. S. A. 350 cm.³, Schönborn (Łódź) na B. S. A. 350 cm.³ i Starowicz (Łódź) na Harley Davidson 350 cm.³ — wszyscy po 13,65 punktów; 6. Werner (Łódź) na B. S. A. 249 cm.³ — 13,62 punktów; 7. Raschig (Łódź) na B. S. A. 770 cm.³ z wózkiem — 13,49 punktów; 8. Wojewoda (Grudziądz) na B. S. A. 350 cm.³ — 12,82 punktów; 9. Osmin (Łódź) na Ariel 557 cm.³ z wózkiem — 12,75 punktów; 10. Poschadel (Grudziądz) na B. S. A. 494 cm.³ — 12,35 punktów; 11. Kalinowski (Grudziądz) na Triumph 500 cm.³ — 6,35 punktów; 12. Irzykowski (Grudziądz) na Indian 997 cm.³ — 4,15 punktów; 13. Aj (Łódź) na Indian 1206 cm.³ z wózkiem — 3,96 punktów. Wszyscy zawodnicy otrzymali srebrne plakiety i dyplomy.

Terminy wielkich zawodów przyszłorocznych. Wielkie wyścigi samochodowe sezonu 1928 roku zorganizowane zostaną w następujących terminach: 6 maja Targa Florio, 30 maja Grand Prix Ameryki w Indianapolis, 1 lipca Grand Prix Francji, 15 lipca Grand Prix Niemiec, 29 lipca Grand Prix Hiszpanji, 12 sierpnia Grand Prix Belgji, 2 września Grand Prix Włoch i 22 września Grand Prix Europy w Brookland.

Nowy rekord w jeździe dwudziestoczterogodzinnej. W dniu 27 września padł na torze autodromu Montlhery światowy rekord dwudziestoczterogodzinnej jazdy torowej, ustanowiony w dniach 9 i 10 lipca roku ubiegłego przez kierowców Garfielda, Plessiera i Guillona na samochodzie Renault.

Kierowcy Marchand, Morel i Kiriloff, zmieniając się w prowadzeniu ośmiocylindrowego samochodu Voisin, zdołali przewyższyć poprzedni rekord o przeszło 200 kilometrów, przebywając w ciągu doby dystans 4383 klm. 851 m. z szybkością średnią 182 klm. 660 m/g.

Podczas tej rekordowej jazdy pobitych jeszcze zostało sześć innych rekordów światowych, a mianowicie:

1000 mil ang. przebyto w 8 g. 54 m. 5,11 s. z szybkością średnią 180 klm. 785 m/g. (rekord poprzedni 9 g. 13 m. 59 s.).



Wyścigi na „Routes Pavées". Dore na Corre la Licorne zwycięsca handicapu sześciogodzinnego.

2000 klm. przebyto w 11 g. 3 m. 54,56 s. z szybkością średnią 180 klm. 746 m/g. (rekord poprzedni 11 g. 33 m. 19,28 s.).

W 12 godzin przebyto 2178 klm. 917 m. z szybkością średnią 181 klm. 576 m/g. (rekord poprzedni 2075 klm. 809 m.).

3000 klm. przebyto w 16 g. 29 m. 42,5 s. z szybkością średnią 181 klm. 870 m/g. (rekord poprzedni 17 g. 22 m. 24,98 s.).

2000 mil ang. przebyto w 17 g. 43 m. 8,28 s. z szybkością średnią 181 klm. 651 m/g. (rekord poprzedni 18 g. 36 m. 23,58 s.).

4000 klm. przebyto w 21 g. 38 m. 53,95 s. z szybkością średnią 181 klm. 969 m/g. (rekord poprzedni 23 g. 1 m. 45,8 s.).

Zawody na „Routes Pavées". Sławne francuskie zawody w Pont à Marcq na szosach wyłożonych brukowcem odbyły się między 17 a 25 września. Z szeregu konkursów rozegranych w tym czasie najciekaw-

szemi były wyścigi samochodów popędzanych sztucznemi paliwami, trzygodzinne wyścigi motocyklistów, oraz sześciogodzinny handicap samochodów sportowych.

Do startu wyścigu samochodów, popędzanych paliwami sztucznemi, stanęły tylko cztery samochody: dwa Salmson, jeden Laffly i jeden Somua. Konkurs trwał cztery godziny. Największą przestrzeń pokrył w tym czasie samochód ciężarowy Somua, popędzany paliwem Ternaire, rozwijając szybkość średnią 46 klm/g.

W trzygodzinnym wyścigu motocykli i lekkich samochodów, do którego stanęło 30 współzawodników, największy dystans, a mianowicie 232 klm. 371 m., przebył Debay na motocyklu Gillet 500 cm.³ z szybkością średnią 77 klm. 464 m/g. Drugim był Dore na samochodzie B. N. C. 1100 cm.³, trzecim Bentley na motocyklu Sarolea 500 cm.³ a czwartym Bruscoli na motocyklu Aubier et Dunne 350 cm.³

Najciekawsze rezultaty przyniósł sześciogodzinny wyścig samochodów sportowych, do którego dopuszczone zostały w liczbie 26 maszyny wszelkich litrażów, a wyrównanie ich szans osiągnięto przez zastosowanie handicapu. Konkurs ten w klasyfikacji handicapowej wygrał Dore na półtoralitrowym samochodzie Corre la Licorne. W klasyfikacji scratch największy dystans przebył Rost na dwulitrowym samochodzie Georges Irat, który pokrył w ciągu sześciu godzin 493 klm. 828 m. z szybkością średnią 82 klm./g.



Start wielkiego raidu motocyklowego na przestrzeni Moskwa—Paryż.

Raid sowieckich motocyklistów. Dwunastu motocyklistów sowieckich na sześciu motocyklach z wózkami wyruszyło z Moskwy w dniu 16 sierpnia i przybyło do Paryża w dniu 10 września po przejechaniu przez Polskę i Niemcy. Z Paryża motocykliści rosyjscy powrócili przez Rygę do Leningradu.

Na torze Brookland zorganizowane zostały w dniu 4 września niezmiernie ciekawe wyścigi samochodów sportowych na przestrzeni 150 mil ang. Udział w nich brać mogły maszyny wszelkich kategorji a wyrównanie szans osiągnięto przez zastosowanie handicapu. Najciekawszym jednak punktem regulaminu tych zawodów było ograniczenie spożycia benzyny. Zwyciężył Dingle na maleńkim samochodzie Austin Seven, przybywając do celu w 2 g. 52 m. 2 s. z szybkością średnią 84 klm./g. Drugim był Campbell na Bugatti a trzecim Barnato na Bentley.

Dzień rekordów w Arpajon. Doroczne próby pobicia światowych rekordów szybkości zorganizowane zostały przez Francuski Klub Motocyklowy w dniu 6 września na szosie w Arpajon. W wyniku tych zawodów padło sześć rekordów światowych w klasie motocykli oraz cztery rekordy międzynarodowe w klasie samochodów na dystansach kilometra i mili angielskiej o starcie z rozbiegu. Oto wyszczególnienie tych rekordów:

Motocykle 500 cm.³ — Le Vack (New Hudson) przebył kilometr w 20,52 s. (175 klm. 438 m/g.) i milę w 33,12 s. (174 klm. 928 m/g.) bijąc rekordy światowe.

Motocykle 750 cm.³ — Le Vack (New Hudson) przebył kilometr w 20,03 s. (179 klm. 730 m/g.) i milę w 32,33 s. (179 klm. 203 m/g.) bijąc rekordy światowe.

Motocykle 600 cm.³ z wózkiem.—Le Vack (New Hudson) przebył kilometr w 25,115 s. (143 klm. 341 m/g.) i milę w 40,66 sek. (142 klm. 489 m/g.), bijąc rekordy światowe.

Samochody 500 cm.³ — De Rovin (Rovin) przebył kilometr w 27,26 s. (132 klm. 061 m/g.) i milę w 43,615 s. (132 klm. 836 m/g.) bijąc rekordy międzynarodowe.

Samochody 1100 cm.³— Goutte (Salmson) przebył milę w 29,515 sek. (196 klm. 294 m/g.) bijąc rekord międzynarodowy.

Samochody 1500 cm.³ — Divo (Talbot) przebył milę w 27,905 s. (207 klm. 620 m/g.) bijąc rekord międzynarodowy.

Wielka Nagroda Narodów. Wyścigi motocyklowe o Wielką Nagrodę Narodów zorganizowane zostały na torze autodromu Monza koło Medjolanu w dniu 18 września. Startowało w pięciu kategorjach ogółem 66 motocyklistów włoskich, angielskich i szwajcarskich. Włosi zwyciężyli na całej linji. Wyniki:

Kat. 125 cm.³ (dystans 200 klm.) — 1. Morini (M. M.) 2 g. 1 m. 48 s., szybkość średnia na godzinę 98 klm. 522 m. (!); 2. Sandra (G. D.) 2 g. 4 m. 6 s.; 3. Bernasconi (G. D.) 2 g. 10 m. 42 s., 4. Compari (M. M.) 2 g. 11 m. 7 s.

Kat. 175 cm.³ (dystans 200 klm.) — 1. Benelli (Benelli) 1 g. 49 m. 45 s., szybkość średnia na godzinę 109 klm. 339 m.; 2. Manetti (Ancora) 1 g. 51 m. 29 s.; 3. Alberti (Ancora) 1 g. 52 m. 56 s.; 4. Bianchi (Miller) 1 g. 57 m. 5 s.

Kat. 250 cm.³ (dystans 300 klm.) — 1. Prini (Guzzi) 2 g. 21 m. 16 s., szybkość średnia na godzinę 127 klm. 508 m.; 2. Lasagni (Guzzi) 2 g. 21 m. 45 s., 3. Ghersi (Guzzi) 2 g. 22 m. 20 s.

Kat. 350 cm.³ (dystans 400 klm.) — 1. Nuvolari (Bianchi) 2 g. 57 m. 7 s., szybkość średnia na godzinę 135 klm. 493 m.; 2. Moretti (Bianchi) 2 g. 59 m. 57 s.

Kat. 500 cm.³ (dystans 400 klm.) — 1. Arcangeli (Sunbeam) 2 g. 55 m. 13 s., szybkość średnia na godzinę 136 klm. 973 m.; 2. Simcock (A. J. S.) 3 g. 2 m. 54 s.

Tourist Trophy motocyklowe dla amatorów, rozegrane na wyspie Man w dniu 8 września przy udziale 70 współzawodników, wygrał Hunt na motocyklu Norton, przebywając dystans 362 klm. w 3 g. 55 m. 55 s. z szybkością średnią 93 klm/g. Drugim był Glimmer a trzecim Ferranti, obaj na maszynach Scott.

Wyścigi na wzniesieniu Gaillon. Klasyczne wyścigi na wzniesieniu Gaillon odbyły się po raz 23 w dniu 25 września na dystansie jednego kilometra o starcie z miejsca. Najlepszy czas dnia, 32,2 s., osiągnął w tych wyścigach Eddoura na litrowym motocyklu Koehler Escoffier, rozwijając szybkość średnią 111,8 klm./g. Poza tem pobili rekordy w swych kategorjach: Sourdot na mot. Monet Goyon 175 cm.³, Dhome na cycl. Morgan 500 cm.³, Sandford na cycl. Sandford 1100 cm.³, Williams na trzylitrowym sam. sport. Bugatti, Ortmans na pięciolitrowym sam. sport. Panhard Levassor, De Rovin na sam. wyścigowym Rovin 500 cm.³, Violet na sam. wyścig. Sima Violet 1100 cm.³ oraz Dore na sam. turyst. Corre la Licorne 1500 cm.³



Samochód wyścigowy Voisin, na którym pobity został światowy rekord dwudziestoczterogodzinnej jazdy po torze.

W klasycznych wyścigach na wzniesieniu Ventoux, rozegranych w dniu 18 września na przestrzeni 21.600 metrów, najlepszy czas dnia, 17 m. 41,6 s., osiągnął Rolland na motocyklu Terrot 500 cm.³, rozwijając szybkość średnią 73 klm./g.

Wyścigi na wzniesieniu Ecce Homo. Klasyczne wyścigi Automobilklubu śląsko-morawskiego urządzone zostały po raz siódmy na przestrzeni 7750 metrów, przy udziale 81 współzawodników. Najlepszy czas dnia, 5 m. 41,4 s., osiągnął Junek na samochodzie wyścigowym Bugatti. Najlepszy czas motocyklistów uzyskał Kraus na Premier.

Druk i klisze wykonano w Zakładach Graficznych Straszewiczów w Warszawie, Leszno 112.